RAPPORT ANNUEL 2011-2012

METROLINX
An agency of the Government of Ontario

Photo de première page : L'installation de l'atrium en verre à la gare Union faisant partie du projet de revitalisation, avril 2012.

Table of Contents

LETTRE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL 4

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION 5

STRUCTURE DE GOUVERNANCE 6

NOTRE VISION, NOTRE MISSION ET NOS VALEURS 7

TRANSFORMER LES TRANSPORTS 8

PRINCIPALES RÉALISATIONS 9

- Mise en œuvre du transport en commun rapide 9
- Lien air-rail 9
- Infrastructure de GO Transit 10
- Gare Union 10
- Acquisition de corridors ferroviaires –Une plus grande prise en charge, un meilleur contrôle 10
- Viabilité 10

EXPANSION DES SERVICES 11

SATISFACTION DES CLIENTS 12

PLAN 14

- Planification régionale 14
- Planification du service GO 14
- Centres de mobilité 15

INNOVATION 16

INVESTISSEMENTS 17

SOMMAIRE DES RÉSULTATS FINANCIERS 18

ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS 34

Lettre du président du conseil

L'exercice 2011-2012 a marqué une autre année de transformation pour Metrolinx; notre agence a réalisé des progrès importants en vue de la restructuration du transport dans la région.

Metrolinx se concentre sur trois grands axes stratégiques : la mise en œuvre, la planification, et les investissements. Tous les efforts que nous avons déployés au cours de la dernière année concordent directement avec ces trois axes stratégiques, que l'on pense à l'exécution de nos projets d'infrastructure, aux travaux de planification à l'appui de la connectivité au sein de la région dans l'avenir et aux investissements qui ciblent les collectivités que nous desservons.

Le lancement des travaux de construction du TLR d'Eglinton Crosstown témoigne de notre engagement en vue de réaliser des projets régionaux de transport en commun rapide de grande envergure; il s'agit de l'un des projets qui entraînera la plus profonde transformation du transport en commun de toute l'histoire de la ville de Toronto, et il constituera un objectif de premier plan au cours de la prochaine décennie. Nous avons aussi poursuivi nos travaux en collaboration avec nos partenaires pour instaurer le transport en commun rapide dans la région de York et pour aménager des voies réservées aux autobus à Mississauga.

Notre persévérance aux fins d'améliorer constamment l'expérience des usagers de GO Transit s'est traduite par l'expansion des services dans de nouvelles régions, de sorte que davantage de passagers disposent d'options de transport en commun variées. La satisfaction des clients continue d'augmenter, et nous sommes bien résolus à respecter les promesses énoncées dans la Charte des usagers de GO Transit et à faire rapport à ce sujet.

Le nombre d'usagers pouvant se prévaloir de la carte tarifaire PRESTO augmente encore dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, ce qui englobe l'ensemble du réseau GO; de cette manière, un nombre accru de personnes peuvent se déplacer sans interruption sur le réseau.

Enfin, les travaux en vue de relier la gare Union et l'aéroport international Pearson se sont poursuivis avec la progression des travaux de planification du Lien air rail.

On ne peut transformer véritablement le transport régional du jour au lendemain. Les travaux que nous avons menés au cours de la dernière année, et ceux que nous prévoyons au cours des années à venir laissent présager de belles réalisations en matière de transport dans notre région.

Sincères salutations

Robert Prichard
Président du conseil, Metrolinx

Message du président et chef de la direction

Encore une fois cette année, je tire fierté des nombreuses réalisations de Metrolinx et de tous les jalons que nous avons atteints : nous avons mis de l'avant des idées valables et fondées sur les faits, de pair avec une planification rigoureuse, et nous avons mis à profit nos compétences en matière d'exécution au service de notre région.

Je vais continuer de mettre l'accent sur les accomplissements de notre effectif en vue de mettre en œuvre *Le grand projet.*

Améliorer l'expérience des usagers demeure l'une de nos grandes priorités, et les commentaires reçus des usagers ainsi que le suivi assuré par notre personnel sont fort utiles à cet égard. Nous continuons d'établir des cibles et des repères, ce qui nous permet de mettre en pratique des idées de façon compétente et ouverte.

Je suis toujours impressionné par le dévouement des employés de Metrolinx et par les projets innovateurs qu'ils mettent de l'avant. Notre agence compte trois divisions d'exploitation et nombre de programmes, aussi la collaboration en vue de l'atteinte d'objectifs communs est elle essentielle à notre réussite, et je tiens à dire que nous y parvenons avec brio dans l'ensemble de l'organisation.

Au cours de la dernière année, nous avons continué d'œuvrer à l'établissement de services de transport en commun de calibre mondial dans la région – plus d'usagers du transport en commun peuvent maintenant utiliser la carte PRESTO; nous mettons en place le futur Lien air rail; nous poursuivons le formidable travail de revitalisation de la gare Union et nous entamons des travaux de construction importants pour le TLR d'Eglinton Crosstown.

Tout au long de la dernière année, nous nous sommes efforcés comme toujours de choisir les bons projets, au bon endroit, au bon moment, puis de les réaliser en respectant les échéanciers et les budgets, et cela demeure un élément de base de notre planification.

Nous avons su travailler ensemble tout au long de 2011-2012, en tant qu'organisation solide, unie et bien déterminée à aller de l'avant et à transformer le transport dans notre région.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction, Metrolinx

Structure de gouvernance – Rapport annuel 2011-2012

Metrolinx est une régie fondée par la province de l'Ontario en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx. Les membres de son conseil d'administration ainsi que son chef de la direction sont nommés par le lieutenant gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Transports.

Le conseil d'administration gère la régie; il formule une orientation stratégique et exerce une surveillance à l'égard des activités et des opérations de Metrolinx. Il se réunit au moins six fois par année, dont quatre réunions qui prévoient une séance publique.

Metrolinx Board of Directors

- J. Robert S. Prichard, président – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 3 septembre 2013; il est actuellement président du conseil de Torys LLP.
- Peter R. Smith, vice président – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 13 janvier 2013; président et cofondateur d'Andrin Limited.
- Bruce McCuaig, président et chef de la direction de Metrolinx, siège également au conseil – Nommé le 4 septembre 2010 et dont le mandat expire le 3 septembre 2013.
- Jennifer E. Babe – Nommée le 14 mai 2009 et dont le mandat a expiré le 12 janvier 2012; associée, Miller Thomson LLP.
- Paul Bedford – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat a expiré le 12 janvier 2012; mentor urbain et planificateur en chef émérite, ville de Toronto.
- Rahul Bhardwaj – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 janvier 2014; président et chef de la direction de la Toronto Community Foundation
- Tony Gagliano – Nommé le 14 mai 2009 et ayant démissionné du conseil le 15 septembre 2011; président exécutif et chef de la direction de St. Joseph Communications.
- Joseph A.G. Halstead – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 février 2014; ancien commissaire responsable du développement économique, de la culture et du tourisme de la ville de Toronto.
- Richard Koroscil – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 février 2014; ancien président et chef de la direction de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton.
- Nicholas Mutton – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 janvier 2013; vice président exécutif, Ressources humaines et administration, Four Seasons Hotels and Resorts.
- Lee Parsons – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 février 2014; associé fondateur de Malone Given Parsons Ltd.
- Rose M. Patten – Nommée le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 janvier 2013; première vice président à la direction, chef des Ressources humaines et conseillère en leadership, BMO Groupe financier.
- Stephen Smith – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 janvier 2013; cofondateur, président du conseil et président, First National Financial LP.
- Douglas Turnbull – Nommé le 14 mai 2009 et dont le mandat expire le 12 février 2014; vice président du conseil d'administration, Valeurs mobilières TD.

Les membres du conseil d'administration de Metrolinx reçoivent une indemnité quotidienne au titre de leur préparation et de leur participation aux réunions du conseil, en conformité avec la directive établie par le Secrétariat du Conseil de gestion à l'égard des personnes nommées par l'État. Dans le cas des réunions ordinaires, cette indemnité, qui englobe la préparation et la participation à la réunion du conseil ou de comités sur une période de deux jours, se chiffre à 600 $ environ.

Notre vision, notre mission et nos valeurs

Metrolinx

Vision : Travailler ensemble pour transformer la manière dont on se déplace dans la région.

Mission : Promouvoir et mettre en œuvre des solutions de mobilité pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Valeurs : Collaboration

Innovation

Engagement

Service

Transformer les transports

Ce fut de nouveau une année de transformation pour Metrolinx; nous avons continué à mettre en place l'assise des réalisations que nous anticipons au cours des prochaines années.

Nous progressons constamment en vue d'atteindre les objectifs du Grand projet. Nous arrivons au point de conjonction entre l'inspiration et l'exécution, le point où l'on passe de la formulation d'idées et de la planification à long terme à la mise en œuvre.

Nous sommes rendus à une étape où la mise à exécution de notre plan et les investissements dans notre avenir commencent à être perceptibles par les gens vivant dans tous les coins de la région du Grand Toronto et de Hamilton, et nous commençons à peine. Le nouveau TLR d'Eglinton Crosstown, l'expansion du système de cartes tarifaires PRESTO et le Lien air-rail entre le centre ville de Toronto et l'aéroport Pearson ne sont que quelques exemples des moyens par lesquels nous transformons l'horizon des transports dans l'ensemble de notre région.

GO Transit poursuit à un bon rythme sa transformation d'un réseau de navettage à un système régional de transport en commun rapide. Des travaux d'amélioration de près de 2 milliards de dollars le long du corridor de Kitchener (Georgetown) en prévision du Lien air rail, la construction d'un centre de communication à la fine pointe pour GO Transit, le renforcement de nos capacités à la gare Union et les travaux visant à maintenir les réseaux en bon état sont autant de moyens d'appuyer ce processus de transformation et d'offrir des services complets selon des modalités qui profitent directement à nos clients. Le réseau GO, le système PRESTO et le Lien air-rail (LAR) continueront de reposer sur une approche axée d'abord et avant tout sur les clients, et l'on continuera d'améliorer tous les aspects de l'expérience de transport dans la région.

La stratégie quinquennale de Metrolinx met en lumière trois éléments de base servant à définir l'orientation stratégique de nos activités et que l'on peut exprimer ainsi : mettre en œuvre, planifier, et investir. C'est en fonction de ces éléments que l'on a défini les travaux à mener pour établir un réseau plus homogène, ainsi que cela était exposé dans le plan d'activités de 2011-2012. Au cours de la dernière année, il y a eu un effet de synergie entre nos trois divisions d'exploitation, et l'on a procédé au regroupement des services organisationnels communs; il importe maintenant plus que jamais d'assurer l'harmonisation des activités et opérations de Metrolinx et de ses divisions à des échelles variées et à des degrés de détail de plus en plus élevés.

La bonne exécution de nos programmes et de nos services ainsi que les progrès clairement perceptibles dans la réalisation de grands projets régionaux de transport en commun rapide nous aideront à nous bâtir une réputation de choix, ce qui constituera la pierre d'assise de notre stratégie d'investissement émergente.

Principales réalisations

Réaliser des projets de qualité en respectant les échéanciers et les budgets

Jusqu'ici, la province a pris des engagements d'une valeur de plus de 14 milliards de dollars à l'appui de l'expansion du transport en commun rapide et du Grand projet, ce qui inclut des projets visant des gains rapides, une vaste expansion du réseau GO et les efforts axés sur les projets prioritaires à Toronto, Mississauga, Brampton et dans la région de York. Tous ces nouveaux projets seront menés à terme dans les dix prochaines années, ce qui signifie que les gens disposeront d'options de transport plus conviviales et plus intégrées dans la RGTH. Metrolinx élabore actuellement une stratégie d'investissement pour s'assurer de disposer des ressources financières requises en prévision de la prochaine vague de projets prioritaires, conformément au *Grand projet*.

Mise en œuvre du transport en commun rapide

Nous avons fait des progrès importants dans la réalisation de projets régionaux de transport en commun rapide.

Le projet d'Eglinton Crosstown est l'un des projets prioritaires que prévoit Le grand projet, et les efforts de Metrolinx sont en voie de produire des résultats qui serviront les intérêts du public. Donnant suite aux besoins régionaux tels que définis dans Le Grand projet, les projets de transport en commun à Toronto visent les fins suivantes : relier les centres de croissance urbaine de la région; établir de nouvelles liaisons est ouest; relier les collectivités où existent des besoins sociaux et les centres à forte densité de population et d'emploi; et réduire les conséquences de la circulation en ville. Au cours de la dernière année, des progrès notables ont été faits dans la mise en œuvre du TLR d'Eglinton Crosstown. L'aménagement de la rampe de lancement des tunneliers sera achevé à l'été de 2012, et le creusement de galerie débutera à l'automne. Également, les travaux de construction du passage intérieur pour la ligne de TLR de Sheppard seront bientôt terminés à la gare GO d'Agincourt, ce qui servira à améliorer la circulation ainsi qu'à accroître la sécurité et la fiabilité du réseau GO.

Dans la région de York, le projet d'aménagement de voie rapide de 15 kilomètres VIVA à York, qui constitue un investissement de 790 millions de dollars, devrait être mené à bien d'ici 2016. Les voies rapides, ou voies réservées aux autobus, permettent aux usagers de se rendre plus rapidement à destination. Ces voies réservées au centre de la route permettent aux véhicules VIVA d'éviter la congestion routière et de maintenir des temps de trajet plus rapides et plus uniformes. On construira en outre de nouvelles gares VIVA spécialement conçues de manière à être à la fois confortables, sécuritaires et pratiques. Dans l'optique de la croissance régionale, les voies rapides aideront également à établir de nouveaux endroits où vivre, travailler, magasiner et s'amuser, en plus de permettre à la région de gérer la croissance projetée dans l'avenir.

Le projet de voie réservée aux autobus sur l'autoroute 403 à Mississauga se déroule comme prévu et devrait être achevé en 2015, un premier segment devant être mis en service en 2013. Les véhicules de transport en commun auront la priorité de passage sur une route à deux voies étagées de 18 kilomètres allant du boulevard Winston Churchill à la promenade Renforth et où l'on retrouvera 12 arrêts de gare où faire la liaison avec d'autres parcours et réseaux de transport en commun. Mississauga MiWay et GO Transit utiliseront la voie réservée. Ce système servira à améliorer les services d'autobus locaux et interrégionaux de la ville de Mississauga et de la région du Grand Toronto en établissant des liaisons avec les services d'autobus locaux, les réseaux de transport en commun interrégionaux et de métro, de sorte que les gens pourront se déplacer plus facilement et plus rapidement entre leur domicile et leur lieu de travail ou leur établissement d'enseignement.

Lien air-rail

D'ici 2015, le Lien air-rail (LAR) permettra d'offrir un nouveau service ferroviaire de qualité supérieure entre la gare Union et l'aéroport Pearson de Toronto, ce qui élargira du coup l'éventail d'options de transport pour les résidents et les visiteurs de la RGTH.

Le Lien air-rail, qui est mentionné dans Le grand projet au nombre des grandes priorités en matière de transport en commun au cours des quinze années à venir, établira une liaison entre l'aéroport le plus achalandé du pays et le centre de transport ferroviaire et de transport en commun lui aussi le plus achalandé du pays.

Des progrès notables ont été réalisés au cours de la dernière année au chapitre des travaux de construction et de la prestation de ce service : notamment, un accord a été conclu entre l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto au sujet des travaux de construction et des modalités d'exploitation à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport; on a octroyé un contrat de conception, de construction et de financement à AirLinx pour la construction de l'embranchement de trois kilomètres jusqu'au Terminal 1 et d'une gare pour les usagers du LAR à ce même terminal; une option a été levée avec Nippon Sharyo pour l'ajout de la voiture centrale au groupe de traction du LAR; et l'on a élaboré une stratégie opérationnelle et un plan de lancement, incluant un modèle financier et une structure de gouvernance du LAR.

De plus, les travaux conceptuels sont terminés, et la conception est en cours pour ce qui est de la gare du LAR au Terminal 1 de l'aéroport Pearson et des gares Union, Bloor et Weston; les travaux de conception des voitures pour le LAR sont aussi terminés, et la fabrication de l'une des composantes importantes est en cours.

Infrastructure de GO Transit

Nous avons reçu livraison de la 500e voiture à étage de Bombardier, au fil des travaux visant à prolonger les quais pour accueillir des trains à 12 voitures. Afin d'atténuer la congestion sur les stationnements des gares, nous avons aménagé plus de 4 500 espaces de stationnement additionnels et lancé un projet pilote de covoiturage dans quatre gares où des espaces de stationnement sont réservés aux covoitureurs enregistrés, de pair avec l'ouverture de deux nouveaux parcs de stationnement pour covoiturage.

Plusieurs projets déjà bien amorcés ont progressé de façon marquée au cours de la dernière année. C'est notamment le cas du Centre de contrôle de GO Transit (CCGT), qui doit être terminé d'ici 2016. Les travaux visant à remplacer plus d'une centaine d'aiguillages le long du corridor ferroviaire de la gare Union aideront à maintenir les résultats au chapitre du respect de l'horaire.

Gare Union

L'un des projets de transformation les plus attendus à Toronto, soit la revitalisation de la gare Union, continue d'aller de l'avant, et certains travaux concrets sont maintenant en cours.

Derrière les murs érigés sur une base temporaire, il y a également eu des progrès sensibles en ce qui touche les travaux relatifs à la galerie marchande du niveau inférieur par la ville de Toronto ainsi que la reconstruction de l'aile ouest de la gare. La modernisation des voies ferrées et de la signalisation se poursuit, de concert avec les travaux relatifs aux quais et la construction de l'atrium en verre, qui constitue peut être l'élément le plus transformateur de la restauration du quai couvert. Pendant que GO Transit continue la remise à neuf des installations à la surface, la ville de Toronto reconstruit la gare sous le sol. Il faut procéder avec grand soin pour éviter tout désagrément pour les consommateurs, de sorte qu'il faudra encore quatre ans pour achever la construction.

L'installation de l'atrium en verre et du nouveau toit vert constitueront des jalons importants du projet de la gare Union au cours de l'année à venir.

Acquisition de corridors ferroviaires –Une plus grande prise en charge, un meilleur contrôle

Le fait de détenir la propriété de corridors ferroviaires est essentiel si l'on veut être plus à même de contrôler les opérations, de planifier la croissance dans l'avenir et, en bout de ligne, d'améliorer les services ferroviaires de GO Transit, dans l'intérêt de nos clients.

Par suite de l'achat de tronçons de la ligne ferroviaire faisant partie de la subdivision de Bala du CN, où circule le service de trains de Richmond Hill de GO Transit, de même que d'un tronçon de la subdivision d'Oakville sur la ligne Lakeshore East, Metrolinx devient propriétaire de segments importants des lignes de service de GO Transit.

Metrolinx est maintenant propriétaire de 65 % des corridors ferroviaires utilisés par GO Transit.

Viabilité

Nous continuons de faire des progrès en vue de réduire notre empreinte carbone. Les installations pour autobus de Halton Hills et Brampton ont été bâties conformément à des normes correspondant à la certification LEED Argent, tandis que la gare GO de Pickering GO et les installations d'entretien d'autobus pour l'est devraient se mériter la certification LEED Or, ce qui se traduira par une consommation énergétique moindre et par une plus grande accessibilité. Tous les nouveaux autobus GO sont dotés des technologies les plus récentes afin de réduire les émissions, tandis que notre parc de locomotives est le seul en Amérique du Nord dont toutes les locomotives sont conformes au niveau 2. Nous avons acheté quatre véhicules électriques pour les déplacements professionnels du personnel afin de mieux saisir les avantages qu'il y aurait à incorporer de tels véhicules à notre parc.

Faire de GO Transit un service de transport en commun encore plus axé sur les clients

Expansion des services

Dans le but de donner suite à l'objectif du Grand projet consistant à améliorer les liaisons et le service à l'intérieur de la RGTH, nous procédons à une expansion sans précédent de GO Transit dans la région, ce qui inclut à la fois les services offerts et la connectivité. Nous desservons de nouvelles collectivités, par exemple le centre ville de Barrie, Guelph et Kitchener; nous améliorons nos opérations; et nous concluons des partenariats avec des organismes de transport en commun pour assurer des correspondances sans interruption dans toute la région.

Au cours de la dernière année, nous avons ajouté nettement plus de 200 parcours d'autobus GO, ouvert de nouvelles gares de train et d'autobus à Allandale (Barrie), Kitchener et Guelph, et ajoute de nouveaux parcours de train sur les lignes de Barrie et Lakeshore.

En conformité avec notre engagement d'offrir des services qui comptent pour nos clients, nous avons offert des services spéciaux additionnels lors de différents événements et pour des destinations variées au cours de l'année passée, par exemple les chutes Niagara, la Parade du Père Noël à Toronto, Nuit Blanche et le Carnaval antillais de Toronto.

De nouvelles ententes d'intégration tarifaire – qui permettent aux usagers de GO Transit d'utiliser les réseaux de transport en commun régionaux à des tarifs réduits – ont été conclues cette année avec Barrie Transit, Grand River Transit et Guelph Transit; on a également instauré une intégration tarifaire d'autobus à autobus à l'échelle du réseau d'autobus GO. De plus, les nouveaux services ferroviaires à Kitchener et Guelph offrent de nouvelles options de transport en commun à des collectivités en pleine croissance.

Satisfaction des clients

La Charte des usagers de GO Transit : Un an plus tard

GO Transit est une division d'exploitation de Metrolinx, et ce sont les clients qui sont au cœur de ses activités. Notre credo consiste à améliorer les déplacements de nos clients de toutes les façons possibles; d'ailleurs, nous en avons fait la promesse.

Les taux de satisfaction des usagers de GO ont augmenté de façon substantielle au fil des ans, atteignant 74,9 % lors de l'année civile 2011, de pair avec une hausse de l'achalandage de 8,1 % pour les autobus et de 7,8 % pour le train au cours de l'exercice 2011-2012. Cette remarquable progression témoigne de nos efforts constants en vue de respecter les promesses que nous avons formulées dans la Charte des usagers de GO Transit l'an dernier.

Novembre 2011 a marqué le premier anniversaire de la Charte des usagers de GO Transit – cette charte comporte cinq promesses que nous avons prises à l'endroit de nos clients et en fonction desquelles nous mesurons nos résultats. Nous avons dépassé les cibles que nous avions fixées au départ et nous continuons de faire le point sur nos progrès grâce au bulletin que nous affichons sur notre site Web.

« Nous ferons de notre mieux pour être à l'heure »

Le respect de l'horaire ferroviaire aux heures de pointe a dépassé 95 % en 2011-2012, soit nettement mieux que la cible de 92 % qui avait été établie. Le nouveau parc de locomotives ainsi que l'amélioration des voies et des procédures opérationnelles sont autant de facteurs ayant contribué à la fiabilité du service.

« Nous prendrons toujours votre sécurité au sérieux »

Au cours de la dernière année, nous avons fait appel à un nombre accru d'agents de sécurité pour que ceux ci soient plus visibles et puissent garantir la sécurité des clients en dehors des heures de pointe ainsi que tard le soir. Également, nous avons amélioré les signes indiquant les sièges réservés dans les voitures accessibles, et les dispositifs de sécurité ainsi que les sorties sont plus visibles. Outre les travaux de réfection touchant sept passages à niveau et une campagne proactive de stationnement prudent dans les terrains de stationnement de GO Transit, nous avons poursuivi nos efforts pour assurer la protection du public et offrir un environnement sécuritaire à notre clientèle.

« Nous vous tiendrons au courant »

Dans l'optique de notre processus d'amélioration, il est crucial à la fois de fournir des renseignements aux clients et de recueillir des renseignements auprès de ces derniers. Il y a maintenant plus de 5 500 participants à notre forum électronique; nous avons lancé avec succès notre application GO Mobile, qui a déjà fait l'objet de plus de 150 000 téléchargements, de même que notre service de nouvelles électroniques « nouveau et amélioré », On the GO. L'amélioration de la signalisation électronique dans plusieurs gares et des horaires imprimés sous forme simplifiée font en sorte qu'il est plus facile pour les clients de planifier leurs déplacements et d'obtenir l'information requise.

« Nous vous assurerons un service en tout confort »

« Nous vous servirons rapidement et avec courtoisie »

Outre l'établissement de tarifs PRESTO pour les personnes âgées, les étudiants et les enfants, nous avons haussé nos niveaux de service au regard de la carte PRESTO, et nous avons établi un kiosque de renseignements permanent de PRESTO à la gare Union.

Mettre à la disposition des usagers du transport en commun de la RGTH un système de perception des tarifs transparent et intégré

Le Grand projet énonce la nécessité de mettre en place un système tarifaire intégré à l'échelle régionale pour le transport en commun. Le système en question s'appelle PRESTO, et l'adhésion à ce système dans la région au cours de la dernière année a atteint des niveaux sans précédent. Instrument de paiement transparent, la carte PRESTO compte maintenant 185 000 détenteurs qui peuvent l'utiliser à toutes les gardes et dans tous les autobus de GO Transit ainsi que sur sept réseaux de transport en commun de la RGTH et dans certaines gares de la TTC.

Les travaux de planification et d'exécution sont déjà bien entamés en vue de mettre en place un système intégré de perception tarifaire à l'échelle régionale grâce à la mise en œuvre intégrale de PRESTO. Le nombre de cartes en circulation dans la RGTH a augmenté de plus de 8 % en janvier 2012, et ce taux de croissance devrait, selon les projections, se maintenir durant toute l'année 2012. GO Transit a délivré à lui seul plus de 100 000 cartes; de plus, les travaux afin d'en étendre l'application à l'ensemble du réseau de la TTC débutent en 2012 et devraient être achevés en grande partie d'ici 2015. En juillet 2012, OC Transpo commencera à utiliser le système PRESTO, ce qui permettra à plus de 200 000 clients de disposer d'une solution de paiement simple et transparente. Au fil de l'adhésion d'autres gares de la TTC et de la mise en œuvre du système à Ottawa, PRESTO permettra à un nombre croissant d'usagers du transport en commun de disposer de plus d'options que jamais.

Au fil de son évolution et de l'adoption de nouvelles technologies en rapide évolution, le système PRESTO sera amélioré et en viendra à constituer un système de paiement ouvert. Du coup, le système fera la transition de son état actuel de mécanisme de paiement opéré par l'organisme en un système de paiement ouvert permettant aux clients d'effectuer leurs paiements au moyen de leur carte de débit ou de crédit et, un jour, de leurs appareils mobiles. Au cours de la dernière année, l'équipe PRESTO a amorcé les travaux afin de mettre de l'avant un système de paiement ouvert de la prochaine génération.

Plan

Maintenir la pertinence du *Grand projet*

Le processus de mobilisation des parties prenantes en vue du premier rapport d'étape du *Grand projet* et des travaux de mise à jour technique est en cours, et le tout devrait être mené à bien d'ici la fin de 2012. Ce rapport technique exposera les résultats de nombreuses études récentes et les situera dans la perspective du *Grand projet*. Il comportera un cadre redditionnel sur les progrès, une mise à jour des documents d'information technique sur les services ferroviaires express, des prévisions sur le transport en commun, de même que l'incorporation du plan GO 2020 de GO Transit au cadre du *Grand projet*.

Transport de marchandises en zone urbaine

Commande d'un cadre de gestion des données sur le transport de marchandises en zone urbaine pour la RGTH et établissement du Forum sur le transport des marchandises en zone urbaine de la RGTH, lequel réunit des intervenants des secteurs public et privé.

Continuer de planifier l'intégration des services de transport en commun

L'intégration régionale est au centre du mandat de Metrolinx, et les efforts de la dernière année ont de nouveau porté sur les projets prioritaires qui serviront à relier les collectivités et à hausser la qualité de vie des résidents.

Planification régionale

Rencontrer les usagers et donner suite à leurs besoins ne constituent qu'un des volets de notre mandat. Il est tout aussi important de conserver la confiance et le soutien des collectivités où nous offrons nos services.

Au cours de la dernière année, nous avons lancé notre programme de partenariats communautaires, qui vise à appuyer les initiatives communautaires locales dans la RGTH, plus précisément dans les endroits où des projets d'amélioration des transports qui sont financés par Metrolinx sont en cours. De même, le programme de partenariat stratégique recueille périodiquement les déclarations d'intérêt de partenaires éventuels qui souhaitent mettre de l'avant des projets, de manière à alimenter le dialogue sur les enjeux entourant le transport, et notamment le transport en commun, dans la région.

Nous maintenons aussi notre programme de relations communautaires, qui organise régulièrement des séances d'information à l'intention des établissements d'enseignement et des groupes de jeunes au sujet de la sécurité du transport en autobus et en train ainsi que de des opérations de GO Transit.

Les travaux de construction du corridor dans le cadre du projet de Georgetown South ont constitué l'un des enjeux communautaires clés au cours de la dernière année. Installée dans trois bureaux communautaires différents, notre équipe des relations avec la collectivité de Georgetown South a mené plusieurs initiatives de communication avec les gens vivant dans les quartiers situés le long du corridor ferroviaire.

Des rencontres publiques, des séances d'accueil informelles, des communications régulières (sous forme d'envois postaux trimestriels, de mises à jour transmises par courriel, sans oublier notre site Web) et la participation à des activités communautaires ne sont que quelques uns des moyens par lesquels l'équipe tient le public informé de nos projets et renforce la confiance à l'endroit du travail que nous accomplissons.

Nous ne faisons pas cela uniquement pour répondre aux questions; nous continuons aussi de recueillir les commentaires et de les incorporer à nos plans.

Planification du service GO

Nous allons transformer le service GO et le rendre beaucoup plus souple en mettant en œuvre nos plans en vue d'offrir un service de train aller retour toute la journée sur tous les corridors ferroviaires de GO Transit.

En août dernier, le Premier ministre de l'Ontario a pris un engagement public ayant trait au respect de l'horaire : GO Transit garantira que les usagers obtiendront un remboursement s'ils arrivent à leur destination avec un retard de plus de 15 minutes. Cette garantie doit entrer en vigueur plus tard au cours de 2012.

Centres de mobilité

Conformément à nos plans à long terme consistant à mettre en œuvre des mesures pour appuyer l'essor des collectivités, améliorer l'accès au réseau de transport en commun régional et favoriser le transport actif, les travaux se sont poursuivis cette année en vue de donner suite à notre stratégie axée sur les centres de mobilité afin de transformer et de revitaliser les collectivités.

Le Grand projet prévoit 51 centres de mobilité, dont 26 comprendront des installations de GO Transit. Les centres de mobilité sont des lieux de connectivité qui regroupent différents modes de transport – depuis la marche jusqu'au transport en commun – et assurent des correspondances sans interruption, et qui sont situés dans des endroits où une forte concentration de gens travaillent, vivent, magasines et s'amusent.

En 2011, Metrolinx a publié des lignes directrices pour orienter la planification et l'établissement de centres de mobilité dans la RGTH. En partenariat avec des municipalités, des organismes de transport en commun, l'administration provinciale et des parties prenantes du secteur privé, nous offrons une orientation en vue des travaux futurs et nous optimisons nos propres investissements pour concourir à la mise en œuvre du concept de centre de mobilité.

Au cours de la dernière année, nous avons communiqué ces lignes directrices à des municipalités et à des parties prenantes clés; nous avons aussi informé les résidents et les parties prenantes de toute la région au sujet des centres de mobilité, et nous les avons amenés à adhérer à ce concept. Notre personnel a mené des consultations poussées afin d'obtenir le soutien des collectivités et des parties prenantes en vue de l'établissement de centres de mobilité à Midtown Oakville, à Dundas West, à Cooksville et à la gare Weston.

Innovation

Smart Commute

Smart Commute collabore maintenant avec plus de 200 employeurs de la région, notamment la fonction publique de l'Ontario, afin de rehausser l'attrait de tout un éventail d'options de navettage – comme le covoiturage, la bicyclette et le transport en commun – pour leurs employés.

Initiative d'approvisionnement du transport en commun

L'Initiative d'approvisionnement du transport en commun se poursuit aux fins de constituer une vaste plate forme d'approvisionnement en matière de transport en commun à l'échelle de l'Ontario. Reposant sur une approche axée sur la collaboration, cette initiative se traduit par un éventail sans cesse plus large de produits et services de meilleure qualité ainsi que par une optimisation des ressources.

L'Initiative compte maintenant 24 partenaires du secteur du transport en commun de l'Ontario qui, ensemble, procèdent à l'approvisionnement et à la construction de 496 autobus de transport en commun, les économies au chapitre du coût d'achat et des frais administratifs étant estimées à 9 millions de dollars. De plus, au cours de la dernière année, huit réseaux ont eu recours au nouveau service de gestion du matériel de transport en commun, ce service primé étant offert dans le cadre de l'Initiative.

Investissements

Mettre sur pied un programme de financement viable réservé à des fins particulières

Dans son rôle de championne du transport innovateur et intégré dans la RGTH, Metrolinx transforme le transport public, c'est à dire à la fois l'infrastructure, la qualité du service et l'attitude du public, et ce, d'une manière donnant lieu à une optimisation des investissements publics et à une amélioration de la qualité de vie des résidents de la région.

Au cours de la dernière année, des tierces parties de premier plan ont donné leur appui à l'égard de l'élaboration d'une stratégie d'investissement, notamment la Chambre de commerce de Toronto et la Toronto Region Civic Action Alliance; les travaux se poursuivent en vue de respecter l'échéance de juin 2013 prévue par la loi.

Faire notre part

Les employés de Metrolinx ont consacré davantage de leur temps et de leurs ressources au cours de la dernière année à des activités variées, par exemple la collecte de fonds à la gare Union pour apporter une aide à la suite de la sécheresse sévissant en Afrique; on peut penser aussi aux services de transport gratuit pour les policiers, les pompiers et les membres des services d'urgence qui sont allés rendre un dernier hommage au constable Garrett Styles, agent de police de la région de York mort en service.

Commentaires et analyse de la direction

Résultats organisationnels

Le tableau qui suit fait la synthèse des recettes consolidées, des charges d'exploitation et de l'achalandage pour toutes les divisions d'exploitation de Metrolinx (GO Transit, PRESTO, Lien air rail) au cours de l'exercice 2011-2012 et des deux exercices précédents (2009 2010 et 2012-2013), ainsi que des chiffres figurant dans le budget de 2012-2013. Les cibles et les chiffres budgétaires prospectifs reflètent les attentes de la direction et les plus récentes projections effectuées à l'interne, d'après l'information dont dispose la direction. Certaines hypothèses ont été formulées à la lumière des conditions du marché, des consultations menées auprès d'experts conseils externes et de facteurs comme les nouveaux services prévus, les tendances touchant l'achalandage, le prix du carburant diesel, le coût des services publics, les frais de main d'œuvre, les impôts fonciers et les contrats d'entretien. Bien que la direction estime que les hypothèses sur lesquelles reposent les cibles et les chiffres budgétaires présentés ici sont raisonnables, l'évolution des facteurs et des conditions du marché pourraient aboutir à des résultats sensiblement différents.

Sommaire *(Chiffres arrondis au multiple de mille le plus près)*	**2009-10** **Chiffres réels**	**2010-11** **Chiffres réels**	**2011-12** **Chiffres réels**	**2011-12** **Budget**	**2012-13** **Budget**
Charges d'exploitation	384,689,000	434,953,000	474,552,000	455,231,000	521,647,000
Recettes de la vente de billets	283,232,000	313,085,000	338,359,000	320,774,000	366,414,000
Recettes ne provenant pas de la vente de billets	11,527,000	14,642,000	17,349,000	17,843,000	21,216,000
Recettes de PRESTO	-	16,000	832,000	430,000	2,500,000
Achalandage	55,574,000	57,863,000	62,429,000	59,800,000	64,998,000

Note

1) Les charges d'intégration tarifaire ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes tirées de la vente de billets.

Les recettes de la vente de billets et les chiffres relatifs aux services de train et d'autobus ont été rajustés en conséquence pour les exercices 2009 2010 à 2012-2013.

Les commentaires et l'analyse de la situation financière et des résultats de Metrolinx qui sont exposés ici devraient être lus de concert avec les états financiers vérifiés et les notes afférentes pour les exercices s'étant terminés le 31 mars 2010 (2009 -2010), le 31 mars 2011 (2010-2011) et le 31 mars 2012 (2011-2012).

Rapport financier *(Chiffres arrondis au multiple de mille le plus près)*	2009-10 Chiffres réels	2010-11 Chiffres réels	2011-12 Chiffres réels	2011-12 Budget	Écart
Recettes					
Recettes de la vente de billets	283,232,000	313,085,000	338,359,000	320,774,000	17,585,000
Recettes ne provenant pas de la vente de billets	11,527,000	14,642,000	17,349,000	17,843,000	(494,000)
Recettes de PRESTO	-	16,000	832,000	430,000	402,000
Apports de la province de l'Ontario	68,427,000	97,137,000	99,678,000	114,184,000	(14,506,000)
Apport du gouvernement du Canada	77,000	177,000	151,000	-	151,000
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	171,712,000	220,607,000	245,770,000	245,770,000	-
Gain (perte) sur cession d'immobilisations	7,220,000	(781,000)	1,130,000	2,000,000	(870,000)
Total – Produits	542,195,000	644,883,000	703,269,000	701,001,000	2,268,000
Charges					
Fournitures et services	15,180,000	33,153,000	25,570,000	23,987,000	1,583,000
Matériel et entretien	51,296,000	55,043,000	60,511,000	55,705,000	4,806,000
Installations et voies	53,110,000	58,475,000	69,197,000	66,421,000	2,776,000
Main d'œuvre et avantages sociaux	137,346,000	149,576,000	169,913,000	161,193,000	8,720,000
Exploitation des voies et des autobus	123,793,000	125,717,000	129,387,000	124,311,000	5,076,000
Division d'exploitation PRESTO	3,964,000	12,989,000	19,588,000	23,614,000	(4,026,000)
Division d'exploitation Lien air rail	-	-	386,000	-	386,000
Amortissement des immobilisations	169,528,000	220,823,000	253,024,000	253,024,000	-
Amortissement des baux à long terme	327,000	327,000	327,000	327,000	-
Total – Charges	554,544,000	656,103,000	727,903,000	708,582,000	19,321,000
Recettes nettes (charges nettes)	(12,349,000)	(11,220,000)	(24,634,000)	(7,581,000)	(17,053,000)

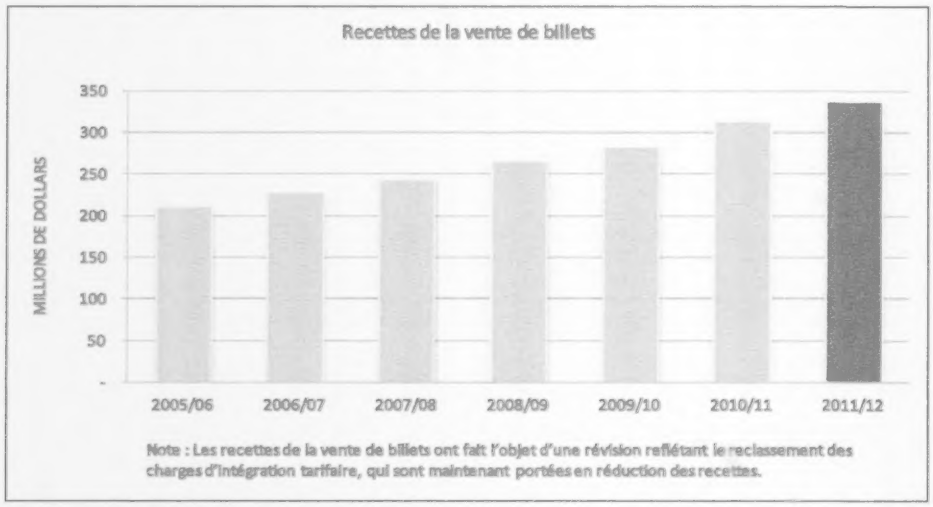
Note

1) Les charges d'intégration tarifaire ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes tirées de la vente de billets.

Les recettes de la vente de billets et les chiffres relatifs aux services de train et d'autobus ont été rajustés en conséquence pour les exercices 2009 2010 à 2012-2013.

Recettes de la vente de billets

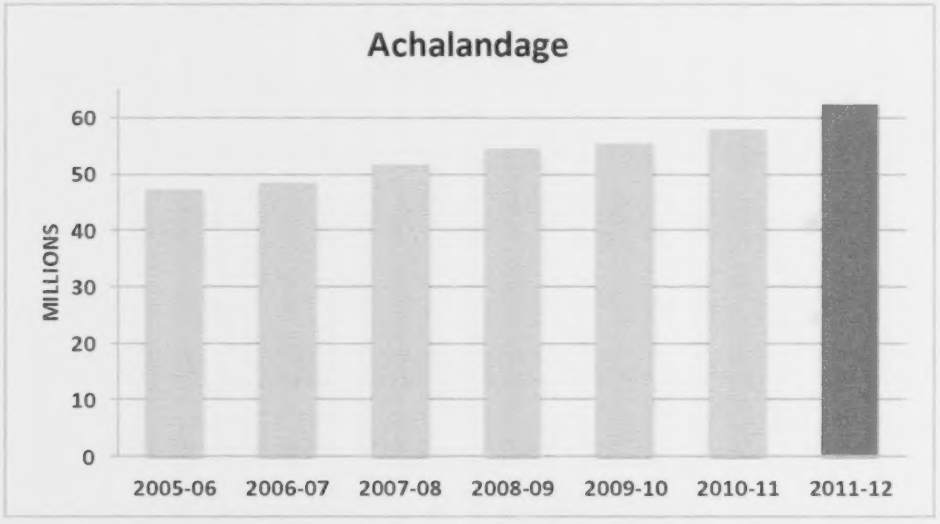
Les recettes que tire Metrolinx de la vente de billets ont continué d'afficher une forte hausse en 2011-2012, atteignant 338 millions de dollars, contre 313 millions lors de l'exercice précédent. La hausse de 8,1 % de ces recettes tient presque entièrement à la progression de l'achalandage. Au cours de la période de sept ans allant de 2005-2006 à 2011-2012, les recettes de la vente de billets ont enregistré un taux de croissance annuel composé de 6,6 %.



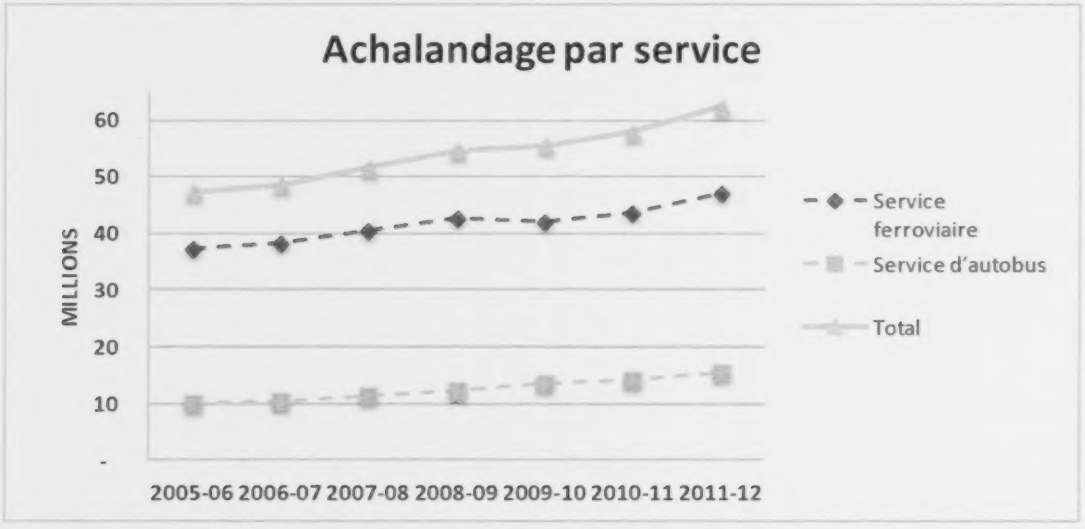
Recettes de la vente de billets

Les recettes ne provenant pas de la vente de billets ont atteint 18,2 millions de dollars en 2011-2012 comparativement à 14,7 millions en 2010-2011 (en excluant les gains ou pertes découlant de la vente d'immobilisations). PRESTO a enregistré des recettes d'environ 830 000 $ par suite de la mise en service du système de cartes tarifaires PRESTO sur la plupart des réseaux de transport en commun municipaux participants. L'augmentation de 24,1 % par rapport à l'exercice 2010-2011 est attribuable à la hausse des droits de circulation (48 %) par suite des nouvelles acquisitions de corridors ferroviaires, des intérêts gagnés (37 %), des recettes de publicité (19 %) et des stationnements réservés (7 %). Selon les projections, les recettes ne provenant pas de la vente de billets devraient connaître une augmentation importante car Metrolinx continue de mettre à profit ses actifs afin d'en générer davantage.

L'achalandage a atteint 62,4 millions en 2011-2012, contre 57,9 millions en 2010-2011. Cette croissance de 7,9 % touche l'achalandage à la fois du service d'autobus (8,1 %) et du service de train (7,8 %). Au cours de la période de sept ans qui s'étend de 2005-2006 à 2011-2012, le taux de croissance annuel composé de l'achalandage a été de 4,0 %.



Toujours durant cette même période de sept ans, l'achalandage du service ferroviaire et celui du service d'autobus ont connu un taux de croissance annuel composé de 3,4 % et de 6,1 %, respectivement. La croissance de l'achalandage de ces deux services est le fruit d'un ensemble de facteurs, entre autres la hausse des niveaux de service, l'amélioration constante des services à la clientèle et différents facteurs économiques, comme la hausse des prix de l'essence et du coût d'entretien des automobiles.



Fournitures et services

Les charges au titre des fournitures et des services ont dépassé de quelque 1,6 million de dollars le budget prévu (écart défavorable), en raison surtout de la radiation d'honoraires de services professionnels (coût de travaux de conception) reliés à des projets d'immobilisations qui ont été annulés ou différés et de l'augmentation des coûts d'impression et des coûts reliés aux uniformes et aux chaussures du personnel de première ligne assurant le service à la clientèle.

Matériel et entretien

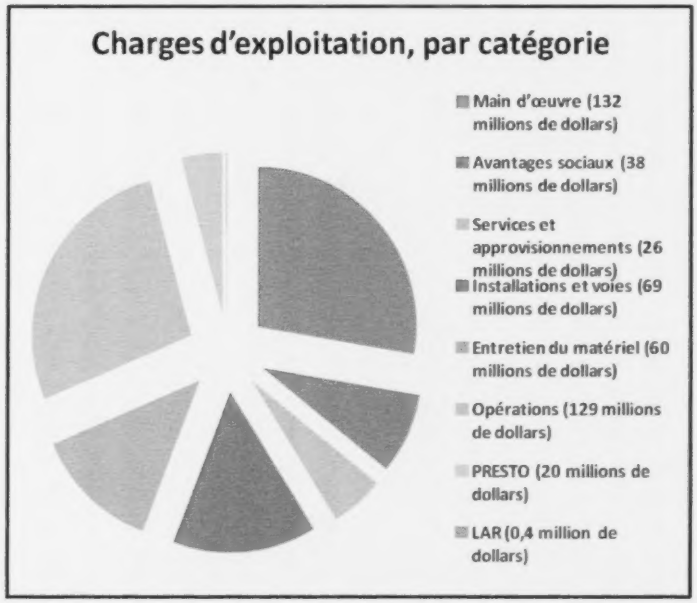
Les coûts rattachés au matériel et à l'entretien ont été supérieurs d'environ 4,8 millions de dollars au budget prévu (écart défavorable), ce qui s'explique par la hausse des coûts reliés aux réparations, aux stocks et à l'entretien. Il y a eu notamment deux demandes de changement touchant les services d'entretien de Bombardier par suite d'une hausse des frais liés aux manœuvres de triage à Willowbrook découlant de l'augmentation de la taille du parc et de l'ajout de spécialistes du rétablissement du service pour aider à diagnostiquer des problèmes avec le matériel afin de réduire les retards attribuables aux pannes.

Installations et voies

Les coûts reliés aux installations et aux voies ont dépassé le budget prévu d'environ 2,8 millions de dollars (écart défavorable) à cause de l'augmentation des tarifs des services publics, des coûts de location et des impôts fonciers associés aux nouvelles acquisitions d'immobilisations et à la location de locaux additionnels.

Main d'œuvre et avantages sociaux

Les coûts au titre de la main d'œuvre et des avantages sociaux ont été de quelque 500 000 $ inférieurs au budget prévu (écart favorable), en excluant les éléments non capitalisés. Les coûts de main d'œuvre ont dépassé le budget prévu par une marge de 2,5 millions de dollars (écart défavorable), surtout en raison des salaires fixés par arbitrage aux termes de la convention collective conclue avec le SUT; au contraire, le coût relié aux avantages sociaux a été de 3 millions de dollars environ inférieur au budget, étant donné que l'on avait pris en compte dans la budgétisation les hausses anticipées de certaines cotisations, notamment les cotisations au RPC, hausses qui n'ont finalement pas eu lieu.



Opérations PRESTO

Les coûts reliés aux opérations PRESTO ont été de 4,0 millions de dollars environ en deçà du budget prévu (écart favorable).

Lien air rail

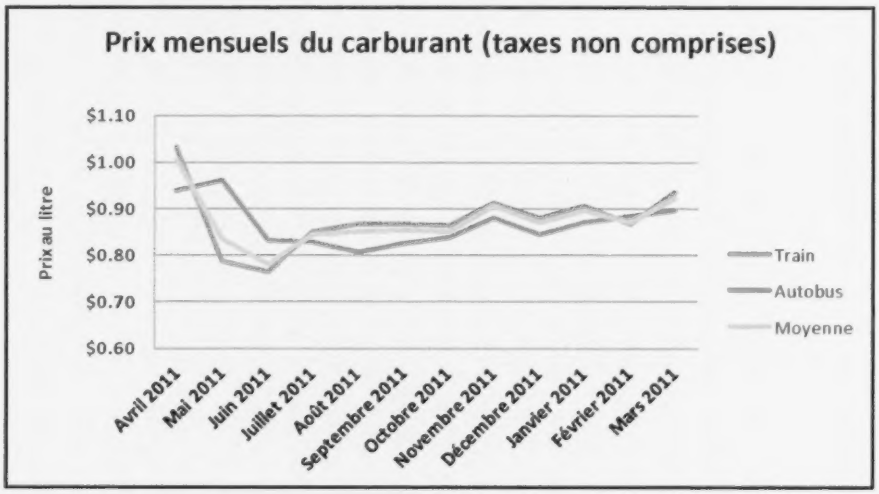
Le programme du Lien air rail a été mis sur pied officiellement en 2011-2012; c'est au cours de cet exercice que l'on a amorcé la planification opérationnelle et la planification des immobilisations afin que le LAR soit en service d'ici la tenue des Jeux panaméricains de 2015. Les charges d'exploitation engagées au cours de l'exercice ont été de 400 000 $ environ, surtout pour la dotation de postes en cours d'exercice ainsi que pour obtenir les services de cabinets d'experts conseils.

Exploitation des voies et des autobus

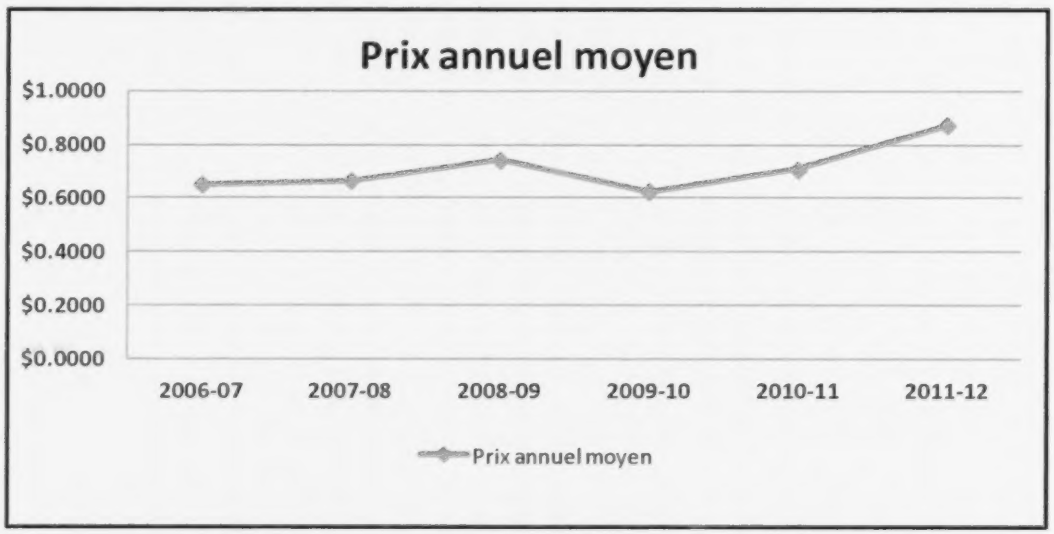
Les charges d'exploitation réelles des voies et des autobus ont été de 5,1 millions de dollars environ plus élevées que le budget prévu, en raison d'abord du coût du carburant diesel et des frais d'alimentation électrique en bordure de voie, ce qui a été contrebalancé en partie par certaines économies au chapitre par exemple des coûts des assurances et des poursuites au civil ainsi que des coûts supplémentaires reliés au service ferroviaire.

Carburant diesel

Les coûts assumés par Metrolinx en 2011-2012 au titre du carburant diesel ont été de 7,1 millions de dollars plus élevés qu'en 2010-2011; une fraction d'environ 6,4 millions de ce montant est attribuable à la hausse du prix du diesel et le reste, soit 700 000 $, à une augmentation de la consommation de carburant. Au cours de l'exercice, les coûts du diesel ont représenté à peu près 11,3 % des charges d'exploitation.



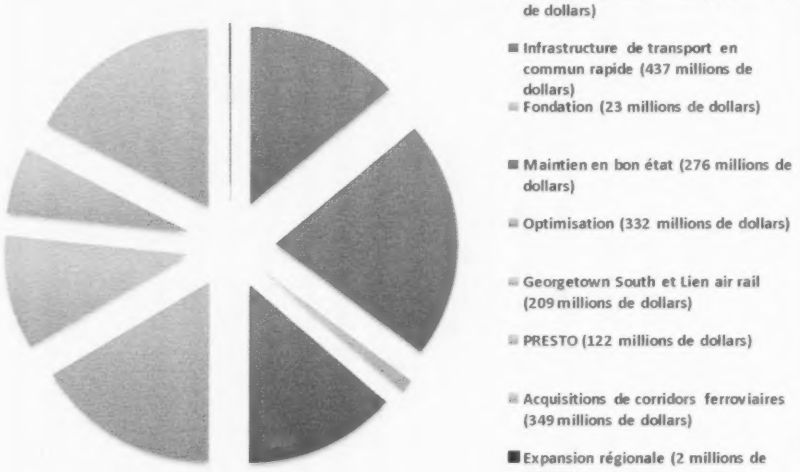
Le prix du diesel augmente de façon constante depuis 2009-2010, mais il devrait se stabiliser en 2012-2013. Certains facteurs géopolitiques joueront un rôle déterminant à cet égard. Metrolinx fait appel à des experts conseils et conclut des contrats à prix fixe, et il prévoit mettre de l'avant des instruments de couverture financière pour hausser le degré de certitude entourant ses coûts au titre du diesel.



Dépenses en immobilisations

En 2011-2012, Metrolinx a poursuivi ses efforts pour s'acquitter du mandat que lui a confié la province en vue de hausser de façon substantielle ses investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Des projets d'immobilisations d'envergure ont débuté, ont atteint des jalons clés ou ont été menés à terme au cours de l'exercice, comme le corridor de Georgetown South, le Lien air rail, la mise en service du système tarifaire PRESTO sur les réseaux de la TTC et d'OC Transpo, la mise à niveau du système PRESTO pour y intégrer des logiciels de la prochaine génération, de même que les projets de transport en commun rapide par autobus VIVA et de train léger à Toronto. Des investissements importants ont aussi été faits pour maintenir les infrastructures existantes en bon état, de manière à maintenir et même à améliorer la sécurité et la fiabilité. Les dépenses en immobilisations durant l'exercice se sont chiffrées à 2,03 milliards de dollars approximativement.

Dépenses en immobilisations au cours de 2011-2012, par catégorie



Niveaux de service et infrastructure en date de mars 2012

SERVICE FERROVIAIRE	TOTALS
Lignes	7
Gares	62
Kilomètres d'itinéraire	450
Trajets de train les jours de semaine	187
Taille du parc (nombre de rames)	44
Locomotives	65
Voitures de voyageurs à étage	530

ACROSS OUR SYSTEM:	TOTALS
Espaces de stationnement	64 000
Parcs de stationnement en élévation	4
Éoliennes	1
Gares/terminus dotés d'abris à vélos	53
Gares dotées de casiers à vélos (ou stationnements réservés pour vélos)	3 2

SERVICE D'AUTOBUS	TOTALS
Terminus (plus les nombreux arrêts et billetteries)	16
Kilomètres d'itinéraire	2 784
Trajets d'autobus de la gare Union les jours de semaine	2 186
Trajets d'autobus les jours de semaine, ensemble du réseau	579
Autobus à un étage	404
Autobus à deux étages	22

Principales dépenses en immobilisations au cours de 2011-2012

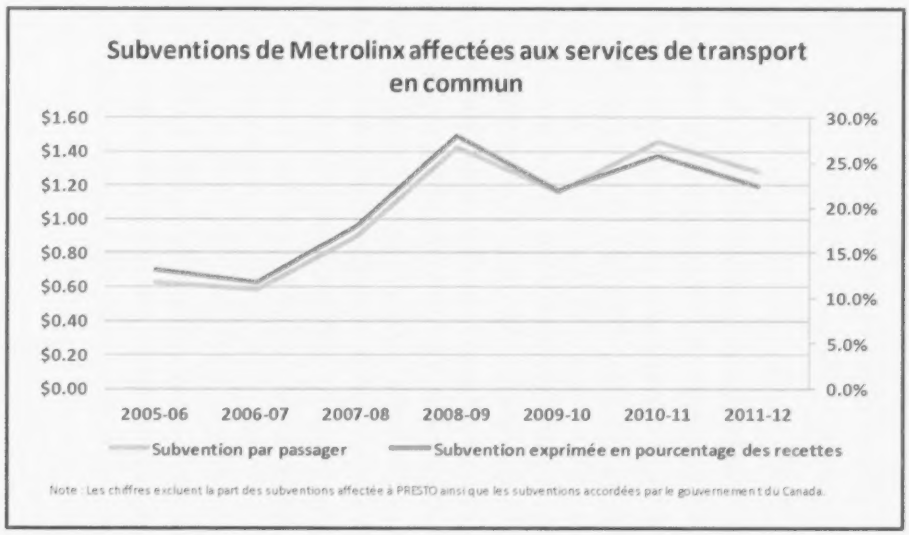
Voici certains des principaux projets qui ont progressé ou qui ont été menés à terme au cours de l'exercice :

- 264 millions de dollars ont été investis dans les projets de Georgetown South et du croisement de Toronto ouest ainsi que d'autres projets visant à assurer une expansion du service ferroviaire en prévision des Jeux panaméricains, sans oublier le Lien air rail.
- 109 millions de dollars ont été affectés à l'appui des travaux en cours pour moderniser la gare Union, notamment la signalisation, le remplacement du quai couvert et la construction d'un nouveau hall.
- 148 millions de dollars ont été investis pour le maintien en bon état de l'infrastructure existante, entre autres des gares, le parc d'autobus et de trains, les stationnements et les installations d'entretien.
- On a investi 96 millions de dollars dans de nouvelles installations de stationnement en cours de construction ou dont la construction est terminée aux gares ferroviaires Centennial, Oakville, Ajax et Erindale, ce qui permet de disposer de 3 500 espaces de stationnement additionnels à l'échelle du réseau. Un contrat de construction a en outre été octroyé pour l'aménagement de 1 200 espaces de stationnement additionnels à la gare de Pickering.
- 111 millions de dollars ont été consacrés à des voies et des ponts ainsi qu'à la signalisation sur les corridors ferroviaires (n'incluant pas le corridor de Georgetown South).
- 23 millions de dollars ont été investis pour se procurer 47 autocars de modèle MCI D4500.
- On a affecté 347 millions de dollars à l'achat de la subdivision de Bala (ligne de Richmond Hill), d'un segment de la subdivision d'Oakville (ligne de Lakeshore West) et de la subdivision GO (Oshawa), ce qui permettra d'exercer un plus grand contrôle sur la circulation et les trajets ferroviaire ainsi que de réduire les coûts au titre des droits de circulation tout en haussant les recettes tirées de tels droits.
- Des paiements à l'avance se chiffrant à 79 millions de dollars ont été effectués en vue de l'achat de 75 voitures.
- Il y a eu aussi des paiements à l'avance se chiffrant à 94 millions de dollars pour l'achat de 60 voitures de passagers à étage dotées de caractéristiques de gestion des forces dynamiques en cas de collision (« Crash Energy Management »).
- On a investi 425 millions de dollars dans le projet de TLR à Toronto et le projet de SAD de VIVA, notamment :
  - o des paiements à l'avance en vue de l'achat d'immobilisations aux fins des installations d'entretien et d'entreposage;
  - o le début des travaux de construction du tunnel et de conception de gare dans le cadre du projet d'Eglinton Crosstown;
  - o les travaux de conception pour la ligne de transport en commun rapide à Scarborough;
  - o le saut de mouton à Agincourt, à l'avenue Sheppard et à la ligne ferroviaire GO Stouffville;
  - o des paiements à l'avance ayant trait à des travaux de construction reliés au projet de SAD de VIVA à York.
- Enfin, des paiements à l'avance de 11 millions de dollars ont été effectués en vue de l'achat de véhicules légers sur rail pour les projets de TLR à Toronto.

Financement gouvernemental

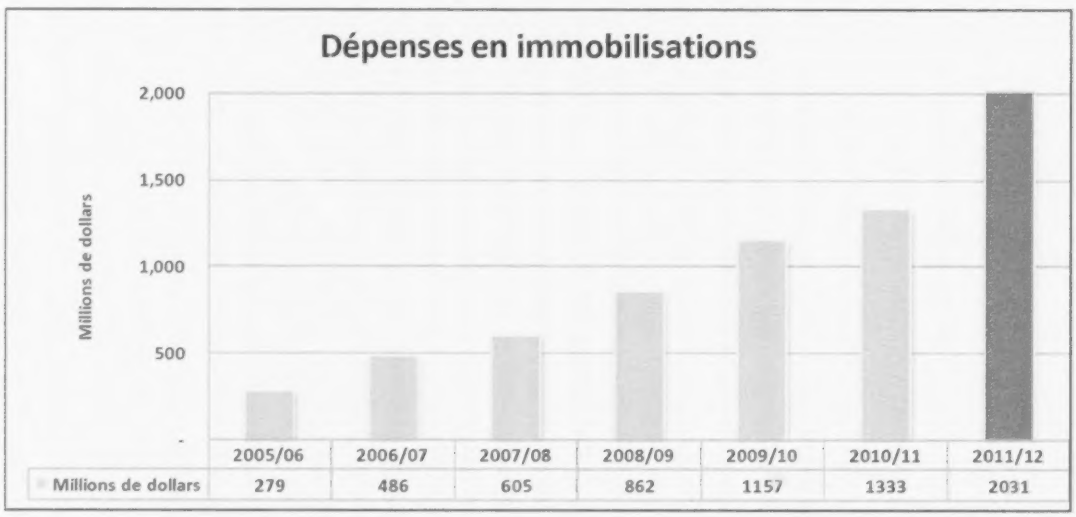
Subventions d'exploitation

Metrolinx a reçu de la province de l'Ontario des subventions d'exploitation totalisant environ 99,7 millions de dollars, dont 19,6 millions ont été affectés aux opérations PRESTO. Les subventions requises au cours de l'exercice 2011-2012 pour la prestation de services de transport en commun (en excluant le montant de subvention affecté à PRESTO) se sont établies à 1,28 $ par passager. Il s'agit d'une baisse de 12 % par rapport à 2010-2011, où ce montant était de 1,45 %. Exprimées en proportion des recettes, les subventions (excluant PRESTO) se sont établies à 22,5 %, en baisse par rapport à l'exercice précédent (25,7 %). L'amélioration de ce ratio est attribuable à une progression notable de l'achalandage et des recettes, de pair avec des gains d'efficience au chapitre de l'exploitation.



Subventions d'immobilisations

Les subventions d'immobilisations accordées par la province de l'Ontario ont augmenté, atteignant 1,99 milliard de dollars en 2011-2012. Il s'agit de la somme la plus élevée à avoir été reçue par Metrolinx, et c'est le septième exercice consécutif où l'on observe une augmentation de ces subventions. Metrolinx a également reçu des subventions d'immobilisations du gouvernement du Canada (11 millions de dollars) et de municipalités (30 millions).



Évaluation et gestion du risque

Sous la direction du président et chef de la direction ainsi que du directeur financier, Metrolinx continue d'exécuter un programme de gestion du risque d'entreprise (GRE) rigoureux et veille à se conformer à l'exigence faite par le gouvernement de l'Ontario à tous les organismes classifiés de recourir à une approche fondée sur le risque pour la gestion de leurs opérations.

Un bureau responsable du programme de GRE a été constitué; il coopérera avec l'équipe de la haute direction afin que le programme de GRE passe d'une approche descendante de gestion du risque par la haute direction et le conseil d'administration à une approche ascendante misant sur l'établissement des priorités, l'intégration et la communication d'information sur les risques à tous les niveaux de gestion.

À partir de la gestion informelle de risques donnés au niveau des unités opérationnelles, cette approche améliorée prévoit d'abord la détermination des projets, programmes et processus de premier plan à des fins de rapport sur les risques, ce qui est suivi d'une gestion formelle, normalisée et permanente des différents risques au niveau des unités opérationnelles; toute la démarche repose sur l'établissement des priorités, l'intégration et la communication à l'égard des risques à l'échelle de l'organisation.

Voici comment s'opèrent l'établissement des priorités, l'intégration et la communication dans le cadre du processus de GRE :

Établissement des priorités

L'intégration et la communication entourant les risques ainsi que les plans d'atténuation de ces derniers constituent des éléments essentiels aux fins d'aider la haute direction et le conseil à établir les priorités en vue d'affecter les ressources et d'assurer l'atteinte des objectifs organisationnels.

Intégration

Tout en tenant compte de l'application des processus de gestion des risques déjà en place, les gestionnaires de tous les niveaux doivent établir la prise en charge des risques et bien saisir les interdépendances entre projets, programmes et processus de manière à exercer une gestion concertée des risques reliés aux objectifs de l'organisation.

Communication

Il est important de maintenir des communications constantes reposant sur une approche commune d'évaluation et de gestion des risques à tous les niveaux de gestion et pour toutes les fonctions si l'on veut connaître clairement et en temps utile les risques auxquels les gestionnaires des différents niveaux doivent donner suite, ces risques pouvant au besoin être portés à l'attention de la haute direction et du conseil.

Au cours de l'exercice 2011-2012 :

- Nous avons mis sur pied un bureau responsable du programme de GRE et de sa mise en œuvre dans l'ensemble de l'organisme.
- Nous avons élaboré un cadre formel de GRE en conformité avec la Directive sur l'établissement et l'obligation de rendre compte des organismes.
- Nous avons établi des registres des risques pour toutes les unités opérationnelles, et nous avons collaboré avec les responsables de la gestion des risques afin de définir et d'actualiser les risques opérationnels en vue de faire rapport tous les trois mois à la haute direction et au conseil à ce sujet.
- Nous avons communiqué avec le service de vérification interne afin qu'il élabore des plans de vérification fondés sur le risque.
- Nous avons incorporé au plan d'activités de 2012-2013 un volet relatif aux pratiques de gestion du risque qui est intégré avec tous les autres éléments du plan.
- Nous avons conçu et mis au point un programme de formation portant sur la mise en œuvre de la GRE et sur le processus de gestion du risque; ce programme devrait être mis en œuvre en 2012 pour tous les présidents, vice présidents, directeurs, gestionnaires et gestionnaires adjoints de Metrolinx. On tiendra deux séances pilotes de formation, en janvier et en mars 2012.

Nous entendons poser les gestes suivants au cours de 2012-2013 :

- Le groupe de la GRE mettra en œuvre un programme de formation en classe sur la GRE à l'intention de l'équipe de direction de Metrolinx. Des séances formelles de formation débuteront en avril 2012 et se dérouleront jusqu'en juin 2012.
- Le programme de formation mettra l'accent sur l'utilisation d'une étude de cas pour enrichir les connaissances des participants sur la gestion du risque dans le contexte des objectifs organisationnels grâces aux concepts clés que sont l'établissement des priorités, l'intégration et la communication.
- Un programme d'apprentissage en ligne sur la GRE sera également élaboré à l'intention de tous les employés de Metrolinx. Il sera disponible après l'achèvement du programme de formation, en juin.
- Des modèles et des outils de GRE seront mis au point afin de répondre aux besoins particuliers de chaque unité opérationnelle.
- Un site Web consacré à la GRE sera mis sur pied et servira de portail pour accéder à tous les renseignements relatifs à la GRE (politiques, procédures, plans, présentations, modèles et outils).
- Le groupe de la GRE collaborera avec le groupe des systèmes et programmes de gestion de projets à l'élaboration d'un rapport d'évaluation des risques reliés aux projets à des fins de suivi des projets d'immobilisations.

Plan d'activités – 2012-2013

La haute direction a cerné les principaux risques pouvant avoir une incidence sur les objectifs organisationnels de Metrolinx. Des rapports trimestriels portant sur ces risques et faisant état des mesures d'atténuation connexes sont présentés au conseil.

Voici certains des risques en jeu :

Financement durable – Metrolinx a besoin d'un financement à la fois permanent et suffisant pour poursuivre ses opérations et lancer ses programmes d'immobilisations futurs.

Gestion et gouvernance des intervenants – Il doit exister des processus de gouvernance organisationnelle efficaces qui énoncent clairement les rôles et les responsabilités des intervenants en vue de l'atteinte des objectifs de Metrolinx.

Crédibilité auprès du public – Il faut préserver l'image publique de l'organisme, considérant les effets qui en découlent sur le plan du soutien public et politique au fil de l'exécution du mandat de Metrolinx.

Aspects politiques et réglementaires, et relations avec le gouvernement – L'apport de modifications à la réglementation publique régissant Metrolinx ou les virages stratégiques importants peuvent avoir des conséquences pour le mandat de cette dernière.

Contrôle de la portée – Annonces stratégiques – Les annonces de ce type, faites avant la détermination des coûts correspondants, peuvent engendrer des écarts en ce qui touche les attentes du public sous l'angle du budget et de l'échéancier des projets.

Mise en œuvre de PRESTO – Il faut exercer une gouvernance adéquate du projet pour assurer une bonne gestion à l'égard du fournisseur du système de cartes tarifaires PRESTO, de manière à respecter le budget et les échéanciers annoncés publiquement.

Recrutement, maintien en poste, planification de la relève, compétences et capacités – Il faut disposer d'une stratégie de recrutement et de maintien en poste adéquate afin de compter sur un personnel qualifié; il faut aussi se doter des compétences appropriées à l'interne pour mettre en œuvre et gérer efficacement la vision et le plan de Metrolinx.

Capacité de traitement – Il faut gérer efficacement les ressources et les capacités pour donner suite au volume de travail et disposer de la capacité de traitement requise.

Établissement des priorités – Projets de TI – Il faut disposer d'un bon processus de gouvernance de la TI pour pouvoir déterminer les priorités en ce qui touche les projets relatifs aux systèmes de TI.

Moral des employés – On doit savoir gérer le moral des employés pour favoriser un milieu de travail sain, ce qui aura une incidence favorable sur la vision et le plan de Metrolinx.

Contrôle de la portée – Eglinton-Scarborough Crosstown – Il peut y avoir des changements de la portée du projet en raison d'activités politiques; il faut assurer une coordination efficace des différents participants au projet.

Confidentialité – Il faut disposer d'un programme de confidentialité efficace afin de se conformer aux lois et aux règlements.

Gestion du rendement et IRC

Metrolinx mesure l'efficacité de ses programmes selon des perspectives variées.

- À l'échelle régionale, Metrolinx mesure l'efficacité de ses programmes en fonction des profils de déplacement et de la part des différents modes de transport en commun, sans oublier les avantages – sur le plan économique et sur le plan du transport – engendrés par les investissements dans le transport en commun à l'intérieur de la RGTH.
- Metrolinx mesure son efficacité organisationnelle par rapport à sa vision, à son mandat et à ses principaux objectifs au moyen d'un ensemble de mesures du rendement et de cibles associées à ses objectifs établis.

Au niveau opérationnel, des paramètres de mesure du rendement robustes sont utilisés à l'égard du service d'autobus, du service ferroviaire et du service à la clientèle; la mesure porte sur quatre dimensions :

- La satisfaction de la clientèle et le service à la clientèle;
- Le rapport coût efficacité
- L'efficience du service
- L'efficacité du service

Les résultats sont comparés à ceux obtenus par Metrolinx dans le passé ainsi qu'à ceux d'autres organisations du secteur à la fois au Canada et aux États Unis. Ainsi, en 2011-2012, Metrolinx a conclu un partenariat avec deux organisations canadiennes, soit l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et Translink (Colombie Britannique), pour échanger des renseignements relatifs à la mesure du rendement et aux IRC ainsi que pour établir des relations de travail comportant l'élaboration de stratégies pour relever les défis sectoriels.

Taux de recouvrement

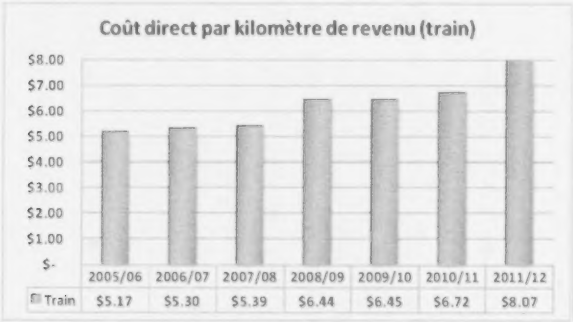
Le **taux de recouvrement des coûts d'exploitation** et le **taux de recouvrement à la boîte de perception** (excluant les opérations PRESTO) sont deux indicateurs clés des résultats financiers qui sont utilisés par Metrolinx. Le taux de recouvrement des coûts d'exploitation, soit le ratio du total des recettes (excluant les subventions d'exploitation et autres subventions) au total des coûts d'exploitation, donne une indication du degré d'efficacité et d'efficience d'un organisme de transport en commun. Metrolinx compare ses taux de recouvrement avec ceux des années antérieures ainsi qu'avec les taux de référence du secteur. Les taux enregistrés par Metrolinx figurent constamment parmi les meilleurs en Amérique du Nord. En 2011-2012, le taux de recouvrement des coûts de Metrolinx s'est établi à 78,0 %.

	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Taux de recouvrement des coûts	88.2%	89.2%	86.9%	80.2%	79.0%	79.0%	79.7%

Note : Les charges d'intégration tarifaire ont fait l'objet d'un reclassement et sont maintenant portées en réduction des recettes; ce qui est reflété dans les taux présentés ici.

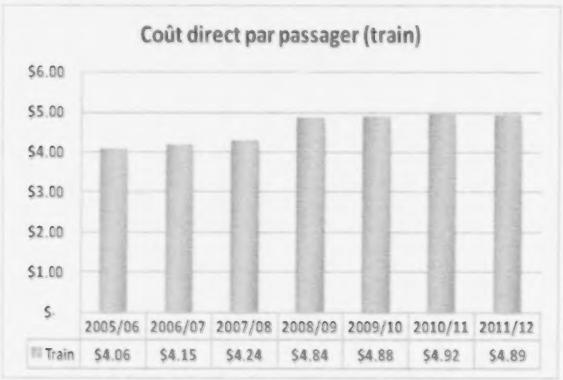
Coût direct par kilomètre payant

Le **coût direct par kilomètre payant** est un indicateur utilisé par Metrolinx pour mesurer l'efficience de ses services de train et d'autobus; il s'agit du ratio des coûts d'exploitation directs des services de train ou d'autobus au nombre total de kilomètres parcourus par les autobus et les trains mis en service pour tirer des recettes de la vente de billets. En 2011-2012, le coût direct par kilomètre payant a augmenté à la fois pour le service ferroviaire et pour le service d'autobus, s'établissant à 8,07 $ et à 3,72 $, respectivement. La hausse de ces deux ratios est attribuable principalement à l'augmentation des coûts liés au carburant diesel.



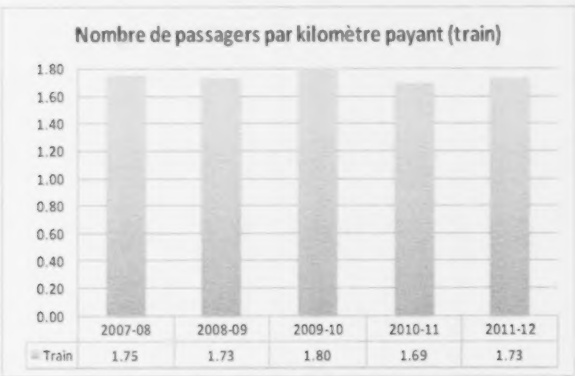
Coût direct par passager

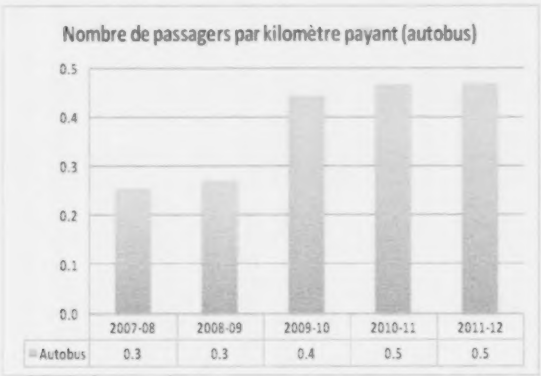
Le **coût direct par passager** est un autre des indicateurs de rendement dont se sert Metrolinx pour mesurer l'efficience de ses services de train et d'autobus; il s'agit du ratio des coûts d'exploitation directs des services de train ou d'autobus au nombre de passagers ayant recours à ces services. En 2011-2012, le coût direct par passager pour le service ferroviaire a diminué, se chiffrant à 4,89 $, tandis qu'il a augmenté pour le service d'autobus, s'établissant à 7,89 $.



Nombre de passagers par kilomètre payant

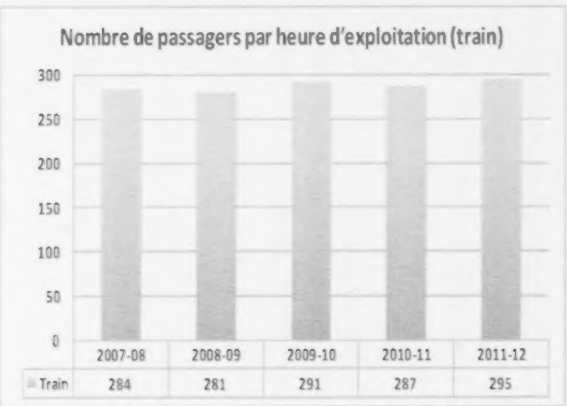
Indicateur utilisé par Metrolinx pour mesurer l'efficacité de ses services de train et d'autobus, le **nombre de passagers par kilomètre payant** est le ratio du nombre total de passagers au nombre total de kilomètres franchis par des trains ou des autobus mis en service pour tirer des recettes de la vente de billets. Au cours de l'exercice 2011-2012, le nombre de passagers par kilomètre payant a été de 1,73 pour le service ferroviaire et de 0,5 pour le service d'autobus.

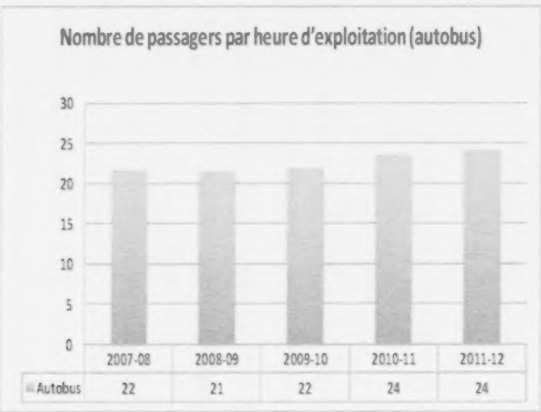




Nombre de passagers par heure d'exploitation

Un autre indicateur utilisé par Metrolinx pour mesurer l'efficacité de ses services de train et d'autobus est le **nombre de passagers par heure d'exploitation**, qui correspond au ratio du nombre total de passagers des services de train ou d'autobus au nombre total d'heures où des trains et des autobus sont mis en service pour tirer des recettes de la vente de billet. En 2011-2012, le nombre de passagers par heure d'exploitation a été de 295 pour le service ferroviaire et de 24 pour le service d'autobus.





Recettes passagers par siège kilomètre offert

Metrolinx utilise les **recettes passagers par siège kilomètre offert** à titre d'indicateur de rendement pour mesurer l'efficacité de ses services de train et d'autobus; il correspond au ratio du total des recettes de la vente de billets au nombre total de sièges kilomètres offert. En 2011-2012, les recettes passagers par siège kilomètre offert ont été de 1,08 $ (d'après le nombre de sièges disponibles en date du 31 mars 2012).

Coût direct par siège kilomètre offert

Le **coût direct par siège kilomètre offert** est utilisé par Metrolinx pour mesurer l'efficience de ses services de train et d'autobus; cet indicateur est le ratio du total des coûts directs d'exploitation des services de train et d'autobus au nombre total de sièges kilomètres offerts. En 2011-2012, le coût direct par siège kilomètre offert s'est établi à 1,12 $ (d'après le nombre de sièges disponibles en date du 31 mars 2012).

Recettes par employé (ETP)

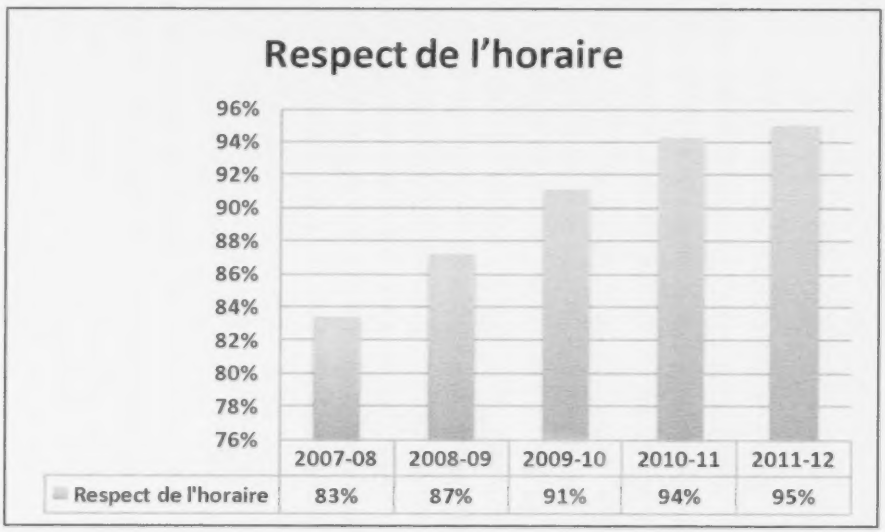
Metrolinx se sert des **recettes par employé** à titre d'indicateur de rendement pour mesurer l'efficacité avec laquelle l'organisation optimise les ressources. Ce paramètre de mesure de la productivité correspond au ratio du total des recettes au nombre total d'ETP. Aux fins de cette analyse, un employé à temps plein constitue un ETP et un employé à temps partiel, 0,5 ETP; le calcul des ETP n'inclut pas les travailleurs contractuels ni les postes vacants. En 2011-2012, les recettes par employé (ETP) ont été de 162 000 $, selon le nombre d'ETP en date du 31 mars 2012.

Satisfaction de la clientèle

Metrolinx comprend bien toute l'importance du service à la clientèle et de la satisfaction des clients, y compris l'incidence de ce facteur sur l'achalandage et les résultats financiers. L'unité de Metrolinx responsable du service à la clientèle a recours à tout un ensemble de paramètres pour mesurer le rendement de l'organisation en la matière. Parmi les indicateurs de rendement clés utilisés, mentionnons le respect de l'horaire, la sécurité, le fait de tenir les clients au courant, l'offre d'un service en tout confort, et l'utilité du service. Ces indicateurs sont affichés sur le site Web GO et sont mis à jour périodiquement.

Respect de l'horaire

Le **respect de l'horaire** est l'un des indicateurs de rendement clés de Metrolinx pour mesurer la fiabilité du service et la satisfaction de la clientèle à l'endroit du service.



États financiers de

Metrolinx

31 mars 2012

Metrolinx
31 mars 2012

Table des matières

Rapport de l'auditeur indépendant 1-2

Bilan 3

État des résultats 4

État de l'évolution de l'actif net 5

État des flux de trésorerie 6

Notes complémentaires 7-20

Deloitte

Deloitte & Touche s.r.l.
5140 Yonge Street
Suite 1700
Toronto (Ontario) M2N 6L7
Canada

Tél : 416-601-6150
Téléc : 416-601-6151
www.deloitte.ca

Rapport de l'auditeur indépendant

À l'intention des membres de Metrolinx.

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent le bilan au 31 mars 2012 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus au cours de notre audit sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2012, ainsi que de ses résultats d'exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Deloitte & Touche, s.r.l.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Le 26 juin 2012

Metrolinx

Bilan
au 31 mars 2012
(en milliers de dollars)

	2012	2011 (note 22)
	$	$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	**220 422**	158 432
Débiteurs (note 8)	**83 318**	167 094
Apports à recevoir de la province d'Ontario	**96 387**	21 332
Apports à recevoir de municipalités	**750**	2 736
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**27 625**	49 153
Pièces de rechange et fournitures	**3 198**	3 699
Charges payées d'avance	**11 168**	9 799
	442 868	412 245
Fonds détenus pour la province d'Ontario (note 6)	**46 667**	46 667
Immobilisations (note 7)	**6 533 278**	4 913 254
Dépôts sur terrain (note 9)	**58 659**	33 185
Avances sur projets d'investissement (note 9)	**197 054**	72 843
Bail à long terme (note 10)	**28 861**	29 188
	7 307 387	5 507 382
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	**399 450**	365 118
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**5 588**	9 299
	405 038	374 417
Avance reçue de la province d'Ontario (note 6)	**46 667**	46 667
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	**5 072 782**	3 821 176
Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (note 13)	**30 064**	26 464
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 14)	**50 610**	45 631
	5 605 161	4 314 355
Engagements (note 18)		
Éventualités (note 19)		
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 15)	**1 716 211**	1 198 107
Actifs nets investis dans le bail à long terme	**28 861**	29 188
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	**26 332**	26 332
Insuffisance des actifs nets	**(69 178)**	(60 600)
	1 702 226	1 193 027
	7 307 387	5 507 382

Au nom du conseil

_____ administrateur

Stephen Smith
_____ administrateur

Metrolinx

État des résultats
pour l'exercice clos le 31 mars 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011 (ajusté – note 17)
	$	$
Produits		
Produits d'exploitation (note 17)	**354 918**	326 593
Apport de la province d'Ontario	**99 678**	97 137
Apport du gouvernement du Canada	**151**	177
Revenu de placement	**1 622**	1 150
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	**245 770**	220 607
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	**1 130**	(781)
	703 269	644 883
Charges		
Fournitures et services (note 7b)	**29 535**	34 123
Entretien du matériel	**60 511**	55 044
Installations et voies	**69 891**	58 865
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**173 020**	150 411
Exploitation des voies et des autobus (note 17)	**141 595**	136 510
Amortissement des immobilisations	**253 024**	220 823
Amortissement d'un bail à long terme	**327**	327
	727 903	656 103
Excédent des charges sur les produits	**(24 634)**	(11 220)

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos le 31 mars 2012

(en milliers de dollars)

	Investis en immobilisations (note 15)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	Insuffisance	2012 Total	2011 (note 22) Total
	$	$	$	$	$	$
Solde au début	**1 198 107**	**29 188**	**26 332**	**(60 600)**	**1 193 027**	825 433
Excédent des charges sur les produits				**(24 634)**	**(24 634)**	(11 220)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement des produits)	**(8 501)**	**(327)**	**-**	**8 828**	**-**	-
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 20c)	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	2 006
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	**505 793**	**-**	**-**	**-**	**505 793**	343 793
Cession de terrains	**(6 250)**	**-**	**-**	**6 250**	**-**	-
Cession d'actifs de la RTCRT	**(978)**	**-**	**-**	**978**	**-**	-
Dépôts sur terrain	**28 040**	**-**	**-**	**-**	**28 040**	33 015
Solde à la fin	**1 716 211**	**28 861**	**26 332**	**(69 178)**	**1 702 226**	1 193 027

Metrolinx

État des flux de trésorerie
pour l'exercice clos le 31 mars 2012

(en milliers de dollars)

	2012	2011 (note 22)
	$	$
Activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les produits	**(24 634)**	(11 220)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	**253 351**	221 150
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	**(1 130)**	781
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(245 770)**	(220 607)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	**8 578**	7 037
	(9 605)	(2 859)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**83 776**	(125 906)
Apports à recevoir de la province d'Ontario	**(75 055)**	38 148
Apports à recevoir de municipalités	**1 986**	17 264
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	**21 528**	(1 420)
Pièces de rechange et fournitures	**501**	678
Charges payées d'avance	**(1 369)**	(4 365)
Créditeurs et charges à payer	**34 332**	113 204
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	**(3 711)**	(725)
	52 383	34 019
Activités d'investissement		
Débiteur à long terme	**-**	800
Acquisitions d'immobilisations	**(1 806 115)**	(1 228 996)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	**9 605**	3 158
Dépôts sur terrain	**(28 040)**	(33 015)
Avances sur projets d'investissement	**(197 054)**	(72 843)
	(2 021 604)	(1 330 896)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	**533 833**	376 808
Apports reportés afférents aux immobilisations reçus ou à recevoir	**1 497 378**	958 047
	2 031 211	1 334 855
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	**61 990**	37 978
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	**158 432**	120 454
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	**220 422**	158 432
Opération sans effet sur la trésorerie		
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 20c)	**-**	2 006

Metrolinx

Notes complémentaires

31 mars 2012

(en milliers de dollars)

1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État, relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO ») constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créé en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

Réseau GO est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie et de Guelph et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

Au cours de 2011, Metrolinx s'est engagée à construire et à exploiter un service de trains entre l'aéroport international Pearson et la gare Union. Une division d'exploitation distincte a été créée afin d'assurer la livraison du projet le 1er avril 2011.

Une division d'exploitation distincte a également été créée le 30 juin 2011 afin de mettre en place et d'exploiter le système tarifaire PRESTO.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada établis dans la Partie V du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés* (l'« ICCA »).

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé au moyen de la méthode du coût moyen pondéré.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, toutes les composantes liées à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est achevée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse être utilisée à d'autres fins ou que la récupération des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimée et qu'il soit probable que le recouvrement repose sur des ententes connexes.

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles, y compris les abribus et les loges de changeurs	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus, y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel informatique et logiciels	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, y compris le mobilier et l'équipement	3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque la construction est pratiquement terminée et que l'actif est prêt à être utilisé à des fins productives.

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de la période correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre les résultats et les prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

Produits liés aux services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les montants comptabilisés d'avance sont inscrits au bilan à titre de produits comptabilisés d'avance.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme produits dans la période à laquelle ils se rapportent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de produits au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées au bilan à titre d'actifs nets.

Classement des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction. Les débiteurs, les apports à recevoir de la province d'Ontario, les apports à recevoir des municipalités, les apports à recevoir du gouvernement du Canada et les fonds détenus pour la province d'Ontario ont été classés comme prêts et créances. Les créditeurs et charges à payer et l'avance consentie par la province d'Ontario ont été classés comme autres passifs financiers.

Les éléments détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les variations de celle-ci sont comptabilisées à l'état des résultats de la période visée. Les prêts et créances sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de toute perte de valeur. Les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Contrats de vente ou d'achat d'un élément non financier

Tel qu'il est permis pour les organismes sans but lucratif, Metrolinx a choisi, dans ses conventions comptables, de ne pas appliquer le chapitre 3855, intitulé « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », en ce qui a trait à la conclusion de contrats d'achat ou de vente d'éléments non financiers, y compris les dérivés incorporés dans ces contrats. Par conséquent, les contrats visant l'achat de carburant diesel ne sont pas assujettis au chapitre 3855 et ne sont pas comptabilisés dans les états financiers. Cependant, ils sont présentés à la note 3.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont les produits comptabilisés d'avance, l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, les prestations de retraite complémentaires à verser et d'autres avantages sociaux futurs à payer.

Convention comptable future

En décembre 2010, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») a publié un nouveau référentiel comptable applicable aux organismes sans but lucratif. Avec prise d'effet pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2012, les organismes d'État sans but lucratif doivent adopter les normes comptables du secteur public et devront choisir entre a) les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA, ou b) le *Manuel du secteur public* de l'ICCA, excluant les normes comptables pour les organismes sans but lucratif. Metrolinx appliquera les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA pour son exercice ouvert à compter du 1er avril 2012. L'incidence de la convergence vers ces nouvelles normes est présentement évaluée.

3. Instruments financiers

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des apports à recevoir de la province d'Ontario, des apports à recevoir de municipalités, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des fonds détenus pour la province d'Ontario, des créditeurs et charges à payer, ainsi que de l'avance consentie par la province d'Ontario, est réputée se rapprocher de leur valeur comptable en raison de leur courte durée.

Les autres comptes présentés au bilan, soit les pièces de rechange et les fournitures, les charges payées d'avance, les immobilisations, le dépôt sur terrain, les avances sur projets d'investissement, le bail à long terme, les produits comptabilisés d'avance, les apports reportés afférents aux immobilisations, les prestations de retraite complémentaires à verser et les autres avantages sociaux futurs ne sont pas des instruments financiers.

Metrolinx a choisi de suivre les directives de présentation du chapitre 3861, intitulé « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », du *Manuel de l'ICCA*.

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la plupart des débiteurs proviennent des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel. Au 31 mars 2012, Metrolinx n'avait conclu aucun contrat d'achat à terme.

4. Informations à fournir sur le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets et les apports reportés afférents aux immobilisations.

Le principal objectif de Metrolinx en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

Metrolinx est assujettie à des restrictions relatives à l'utilisation des apports reportés afférents aux immobilisations grevés d'affectations externes. Metrolinx emploie des processus de contrôle interne afin de s'assurer que les restrictions sont respectées avant l'affectation des ressources et elle s'y est conformée tout au long de la période.

Metrolinx gère sa structure du capital et effectue des ajustements à celle-ci en fonction de la conjoncture économique et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents.

5. Soldes de portefeuille électronique PRESTO

Les soldes de portefeuilles électroniques PRESTO, totalisant un montant de 5 669 $ (1 634 $ en 2011), ont été inclus dans le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes de portefeuilles électroniques sont détenus au nom des titulaires de carte de transport, et un élément de passif a donc été inscrit dans les créditeurs et charges à payer.

6. Fonds détenus pour la province d'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports en commun du grand Toronto (le « Réseau GO ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 $ de la province d'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (la « CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte au bilan.

7. Immobilisations

a)

	Coût	Amortissement cumulé	2012 Valeur comptable nette	2011 Valeur comptable nette
	$	$	$	$
Terrain	**1 554 642**	**-**	**1 554 642**	1 104 078
Immeubles	**529 098**	**271 844**	**257 254**	255 016
Améliorations locatives	**27 662**	**23 317**	**4 345**	4 585
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	**1 276 714**	**331 464**	**945 250**	898 621
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	**1 338 210**	**531 443**	**806 767**	740 542
Travaux de voie et installation	**533 279**	**132 162**	**401 117**	289 213
Travaux en cours	**1 949 021**	**-**	**1 949 021**	1 091 274
Autobus	**290 961**	**152 030**	**138 931**	143 291
Aires de stationnement	**321 880**	**109 358**	**212 522**	161 960
Matériel informatique et logiciels	**288 143**	**75 018**	**213 125**	170 099
Autres	**144 149**	**93 845**	**50 304**	54 575
	8 253 759	**1 720 481**	**6 533 278**	4 913 254

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	2012	2011
	$	$
Expansion du couloir ferroviaire	**549 689**	282 732
Gare Union	**196 122**	139 177
Parc ferroviaire	**250 584**	111 998
Système PRESTO	**129 758**	61 086
Transport urbain léger et rapide et service d'autobus directs	**466 879**	220 033
Divers	**355 989**	276 248
	1 949 021	1 091 274

b) Les fournitures et les services indiqués dans l'état des résultats de 2011 comprennent les coûts liés à la conception et à la mise en valeur d'immobilisations corporelles qui n'ont pas été achevées comme prévu. En 2011, Metrolinx a reporté la conception et la construction du nouveau système de signalisation du couloir ferroviaire de la gare Union. Une partie des coûts engagés pour ce projet sont liés à des éléments inutilisables dans l'avenir et ont été radiés des travaux en cours.

8. Débiteurs

a) Les débiteurs comprennent les éléments suivants :

	2012	2011
	$	$
TVH recouvrable	**54 351**	80 355
Coûts recouvrables liés à PRESTO	**14 430**	17 929
Coûts irrécupérables liés aux projets, recouvrables de la CTT	**-**	52 984
Autres débiteurs	**14 537**	15 826
	83 318	167 094

b) Les débiteurs comprennent un montant de néant (52 984 $ en 2011) lié à la conception des couloirs de transport urbain léger de la Ville de Toronto. D'après le protocole d'entente entre la Ville de Toronto, Metrolinx et la province d'Ontario daté du 31 mars 2011, ces projets avaient été reportés à ce moment. Le protocole d'entente prévoit le recouvrement, par la Ville de Toronto, des dépenses liées à la conception du réseau de transport urbain léger en surface des stations Eglinton, Finch West et Sheppard East. Par conséquent, ces coûts avaient été reclassés des travaux en cours aux débiteurs en date du 31 mars 2011. Certains coûts liés aux changements apportés à la conception de la station Eglington ont également été radiés des travaux en cours. Au cours de 2012, Metrolinx et la Ville de Toronto ont convenu de reprendre les projets, sous réserve de l'approbation du conseil d'administration de Metrolinx. Ce dernier a approuvé la reprise du projet le 25 avril 2012, sous réserve de l'approbation du ministère des Transports. Le montant précédemment inscrit dans les débiteurs a donc été reclassé dans les travaux en cours.

9. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (le « YRRTC »), la municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (la « CTT »). Les protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Les protocoles d'accord initiaux avaient été conclus pour la période du 1er avril au 31 décembre 2009. Les protocoles d'accord établis avec le YRRTC et la Région de York ont été prolongés jusqu'au 31 mars 2011. Le 14 avril 2011, une entente cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la CTT a été prolongé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la CTT et la Ville auront conclu des accords juridiques définitifs, selon la première de ces dates.

Dans le cadre de ces accords, des avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement pour des dépôts sur terrain totalisant 47 509 $ (30 520 $ en 2011) et pour des coûts liés à d'autres projets totalisant 197 054 $ (72 843 $ en 2011) en vue de financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les dépôts sur terrain susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie rapide de la Région de York et des couloirs de transport urbain léger de la Ville de Toronto. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

9. Avances sur projets d'investissement (suite)

Au 31 mars 2012, Metrolinx avait passé en charges environ 782,6 M$ (346,3 M$ en 2011) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 septembre 2012 et des dépôts liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2012	2011
	$	$
Région de York	**188 679**	78 768
Commission de transport de Toronto	**55 884**	24 595
	244 563	103 363

10. Bail à long terme

			2012	2011
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**	Valeur comptable nette
	$	**$**	**$**	$
Bail, gare Union	**32 704**	**3 843**	**28 861**	29 188

11. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2012	2011
	$	$
Solde au début	**3 821 176**	3 083 736
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province d'Ontario	**1 456 546**	904 263
Municipalités	**30 223**	29 179
Gouvernement du Canada	**10 607**	24 605
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	**(245 770)**	(220 607)
Solde à la fin	**5 072 782**	3 821 176

Metrolinx a comptabilisé un manque de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La province a fourni un financement temporaire de 181 845 $ (25 155 $ en 2011) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 381 801 $. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

12. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2012 s'élève à 12 576 $ (9 409 $ en 2011).

13. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires

Réseau GO ayant été intégré à la province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de Réseau GO. En 1999, lorsque Réseau GO a été transféré de la province à la Commission des services du Grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que Réseau GO était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, Réseau GO a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2010. La charge de l'exercice a été déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, conformément au chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 4 001 $ (3 485 $ en 2011).

À des fins de comptabilisation des prestations complémentaires, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, divisée par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

Les données concernant les prestations de retraite complémentaires à verser de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2012	2011
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**48 423**	36 345
Juste valeur des actifs du régime	**732**	734
Situation de capitalisation – déficit du régime	**47 691**	35 611
Perte actuarielle nette non amortie	**(17 627)**	(9 147)
Passif au titre des prestations constituées	**30 064**	26 464

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées :

	2012	2011
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**36 345**	30 998
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**1 165**	1 009
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 145**	1 991
Prestations versées	**(405)**	(315)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	**9 173**	2 662
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**48 423**	36 345

13. Passif au titre des prestations de retraite complémentaires (suite)

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2012	2011
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 165	1 009
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 145	1 991
Rendement réel des actifs du régime	(2)	(1)
Gain actuariel sur l'obligation	9 173	2 662
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	2	1
Écart entre l'amortissement de la perte et la perte réelle sur l'obligation pour l'exercice	(8 482)	(2 177)
	4 001	3 485

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	2012	2011
	%	%
Trésorerie investie	18	25
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	82	75
	100	100

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx :

	2012	2011
	$	$
Cotisations de l'employeur	400	600
Prestations versées	405	315

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	4,4 % (5,75 % en 2011)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2011)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2011)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	8 ans (8 ans en 2011)

14. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des régimes d'assurance vie et de soins de santé postérieurs à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux régimes d'assurance vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

14. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (suite)

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2011. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 6 741 $ (5 647 $ en 2011).

À des fins de comptabilisation des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre de prestations constituées, divisée par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	2012	2011
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées	**88 689**	62 622
Juste valeur ces actifs du régime	**-**	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	**88 689**	62 622
Perte actuarielle nette non amortie	**(38 079)**	(16 991)
Passif au titre des prestations constituées	**50 610**	45 631

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2012	2011
	$	$
Obligation au titre des prestations constituées au début	**62 622**	49 391
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 294**	2 601
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constitutées	**3 698**	2 924
Prestations versées	**(2 009)**	(1 781)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	**22 084**	9 487
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	**88 689**	62 622

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	2012	2011
	$	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**2 294**	2 601
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	**3 698**	2 924
Perte actuarielle sur l'obligation	**22 084**	9 487
Écart entre l'amortissement de la perte et la perte réelle sur l'obligation pour l'exercice	**(21 335)**	(9 365)
	6 741	5 647

14. Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (suite)

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	4,4 % (5,8 % en 2011)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT	4 % (5,5 % en 2011)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	3,7 % (4,6 % en 2011)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	14 ans (14 ans en 2011)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	10 ans (10 ans en 2011)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	8 ans (9 ans en 2011)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2011)
Taux d'inflation par année	2 % (2,25 % en 2011)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	6,7 % (6,7 % en 2011)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,3 % (4,2 % en 2011)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4 % en 2011)

15. Actifs nets investis en immobilisations

	2012	2011
	$	$
Immobilisations	**6 533 278**	4 913 254
Dépôts sur terrain	**58 659**	33 185
Avances sur projets d'investissement	**197 056**	72 844
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	**(5 072 782)**	(3 821 176)
	1 716 211	1 198 107

16. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissaient comme suit :

	2012	2011
	$	$
RDIFM	**21 051**	21 051
Obligation au titre de l'emploi	**889**	889
Maintien d'une autoassurance	**2 013**	2 013
Stabilisation	**2 379**	2 379
	26 332	26 332

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

16. Actifs nets grevés d'une affectation interne (suite)

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à soutenir le financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

17. Produits d'exploitation

À compter de 2012, les produits d'exploitation sont indiqués déduction faite des frais d'intégration tarifaire, qui s'élèvent à 7 479 $ (7 247 $ en 2011). Auparavant, les frais d'intégration étaient compris dans les charges d'exploitation des voies ferroviaires et des autobus. Par conséquent, les chiffres de 2011 correspondants pour les produits d'exploitation et les charges d'exploitation des voies ferroviaires et des autobus ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.

18. Engagements

a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2013	15 567
2014	15 724
2015	13 600
2016	13 080
2017	12 833
Par la suite	12 304
	83 108

b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 3,8 G$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR ») et Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 126 000 $ par année :

i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN prenant fin le 31 mai 2016;
ii) Convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2014;
iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013;
iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013;
v) Contrat d'entretien courant des voies et des signaux avec PNR prenant fin le 30 juin 2016;
vi) Entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2015.

d) À la date de clôture, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 309 $ (338 $ en 2011).

19. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier peut être déterminé.

20. Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Transports de l'Ontario, la Commission de révision de l'évaluation foncière, Infrastructure Ontario, Ontario Realty Corporation et Northland Ontario ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 1 794 $ (1 639 $ en 2011), 27 $ (néant en 2011), 2 771 $ (néant en 2011), 401 $ (536 $ en 2011) et 10 409 $ (21 374 $ en 2011) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. Au 31 mars 2012, les créditeurs et charges à payer comprenaient des montants de 865 $ (437 $ en 2011) et de 3 265 $ (néant en 2011) dus respectivement au ministère des Transports de l'Ontario et à Infrastructure Ontario.

b) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2010, le ministère des Transports de l'Ontario a facturé à Metrolinx un montant de 1 188 $ pour la vente d'un terrain. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant avait été réduit de 3 $ afin de le ramener à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le ministère des Transports de l'Ontario au moment de la vente. Au 31 mars 2012, les débiteurs comprenaient un montant de néant (1 185 $ en 2011) dû au ministère des Transports de l'Ontario à cet égard.

c) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, Metrolinx a acquis un terrain du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de 2 $. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le Ministère, laquelle s'élevait à 2 006 $.

Les opérations dont il est fait mention à la note 20a) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur valeur comptable.

Les soldes qui sont exigibles de la province d'Ontario ou qui sont à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte au bilan. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

21. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnisations en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou relativement à des poursuites judiciaires ou des sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.

b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

21. Garanties (suite)

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.

22. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés pour que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré.